



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
Π.Μ.Σ. « ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΙ ΑΝΑΠΛΑΣΗ»

Μεταπτυχιακή Διατριβή:

"Παρεμβάσεις στην πόλη της Καλαμπάκας με στόχο μια φιλική & ενδιαφέρουσα για τους κατοίκους πόλη"



Μεταπτυχιακή Φοιτήτρια: Σταματία Ν. Φωλίνα

Επιβλέπουσα : Αναστασία - Ασπασία Γοσποδίνη

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly  
05/02/2019 20:53:54 EET - 137.108.70.13

Βόλος, 2018

Πηγή Εικόνας:

[https://www.google.gr/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fwww.digital-camera.gr%2Fphotos%2Fksimeroma\\_sta\\_meteora\\_a\\_m.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww.digital-camera.gr%2Findex.php%3Foption%3Dphotos%26action%3Dview%26photo\\_id%3D82289&docid=7g\\_tvjAocHxC5M&tbnid=82WgObxsoV9PbM%3A&vet=10ahUKEwjzsJavrK3bAhVzhaYKHWEsB4AQMwh1KDcwNw..i&w=1024&h=683&client=opera&bih=953&biw=1880&q=καλαμπακα%20φωτογραφια%20απο%20μετεωρα&ved=0ahUKEwjzsJavrK3bAhVzhaYKHWEsB4AQMwh1KDcwNw&iact=src&uact=8#h=683&imgdii=82WgObxsoV9PbM:&vet=10ahUKEwjzsJavrK3bAhVzhaYKHWEsB4AQMwh1KDcwNw..i&w=1024](https://www.google.gr/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fwww.digital-camera.gr%2Fphotos%2Fksimeroma_sta_meteora_a_m.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww.digital-camera.gr%2Findex.php%3Foption%3Dphotos%26action%3Dview%26photo_id%3D82289&docid=7g_tvjAocHxC5M&tbnid=82WgObxsoV9PbM%3A&vet=10ahUKEwjzsJavrK3bAhVzhaYKHWEsB4AQMwh1KDcwNw..i&w=1024&h=683&client=opera&bih=953&biw=1880&q=καλαμπακα%20φωτογραφια%20απο%20μετεωρα&ved=0ahUKEwjzsJavrK3bAhVzhaYKHWEsB4AQMwh1KDcwNw&iact=src&uact=8#h=683&imgdii=82WgObxsoV9PbM:&vet=10ahUKEwjzsJavrK3bAhVzhaYKHWEsB4AQMwh1KDcwNw..i&w=1024)

(Προσπέλαση 30/05/2018)

### Δήλωση

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή άλλου. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κ.λ.π., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες ανεξαιρέτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ ή και του ΤΜΧΠΠΑ.

Ημερομηνία: 08/06/2018

Ονοματεπώνυμο: Σταματία Φωλίνα

Υπογραφή:

## Design Is People.

Jane Jacobs, 1916 – 2006

Αμερικανοκαναδή  
δημοσιογράφος, συγγραφέας &  
ακτιβίστρια

***Μια πληκτική πόλη είναι εκεί που δεν υπάρχει μέρος να πας όπου δεν θα ήταν σωστό να πας.***

*Alexander Woolcott, 1887-1943, Αμερικανός κριτικός &  
δημοσιογράφος*

***Πάντα, όταν σχεδιάζεις κάτι, να παίρνεις υπόψη τον περιβάλλοντα χώρο: μια καρέκλα σε ένα δωμάτιο, ένα δωμάτιο σε ένα σπίτι, ένα σπίτι σε μια γειτονιά, μια γειτονιά σε μια πόλη.***

*Eero Saarinen, 1910-1961, Φιλανδοαμερικανός αρχιτέκτονας*

***Η πρώτη προϋπόθεση της ευτυχίας είναι να γεννηθείς σε μια λαμπρή πόλη.***

*Ευριπίδης, 480-406 π.Χ., Αρχαίος τραγικός*

***Μια πόλη γίνεται ολόκληρος ο κόσμος όταν κάποιος αγαπάει έναν από τους κατοίκους της.***

*Lawrence George Durrell, 1912-1990, Βρετανός συγγραφέας*

***Καμιά πόλη δεν θα έπρεπε να είναι τόσο μεγάλη ώστε να μη μπορεί να την περπατήσει κάποιος μέσα σε ένα πρωινό.***

*Cyril Connolly, 1903-1974, Βρετανός συγγραφέας*

**ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Στο παρόν σημείο θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στην επιβλέπουσα καθηγήτριά μου, Αναστασία-Ασπασία Γοσποδίνη για την άψογη συνεργασία που είχαμε κατά τη διάρκεια της συγγραφής της μεταπτυχιακής διατριβής, καθώς και την πλήρη ικανοποίησή μου για την οργάνωση, τις γνώσεις, και τις παροχές του εν λόγω Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών το οποίο και διευθύνει.

Ευχαριστώ φυσικά όλους τους υπεύθυνους καθηγητές των μαθημάτων του Προγράμματος. Από όλους, ειλικρινά, εισέπραξα και διδάχθηκα κάτι, είτε σε μικρότερο, είτε σε μεγαλύτερο βαθμό.

Δε θα μπορούσα να μην αναφέρω την υπάλληλο της βιβλιοθήκης του τμήματος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, κα Εύη Κολοβού, η οποία με βοήθησε και διευκόλυνε, λόγω της διαμονής μου εκτός της πόλης του Βόλου, τόσο στη συγκέντρωση του απαραίτητου υλικού όσο και με τις εύστοχες παρατηρήσεις της πάνω στη συγγραφή.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ σε όλους τους φίλους, γνωστούς και απλούς κατοίκους της πόλης της Καλαμπάκας, οι οποίοι με απόλυτο αυθορμητισμό και ενθουσιασμό συμμετείχαν στην έρευνα πεδίου, με την συμπλήρωση των ερωτηματολογίων και ιδιαίτερος στην Ελένη Αθανασούλα και Ελένη Πινιάρα.

Φυσικά, αυτό το εγχείρημά μου δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί χωρίς την υποστήριξη από τους γονείς μου, Αθηνά και Νίκο για τους οποίους νιώθω ευγνώμων....

Κλείνοντας, θα ήθελα να επισημάνω ότι είναι δυνατόν να υπάρχουν παραλείψεις και διαφορές είτε στα σχέδια των πρωτότυπων χαρτών, είτε χωρικά, στο έδαφος, οι οποίες δεν κατέστη δυνατόν να προσδιοριστούν και να ελεγχθούν ολοκληρωτικά λόγω της έκτασης της περιοχής μελέτης.

Ειλικρινά

Σταματία Νικ. Φωλίνα

**ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Το δομημένο και αδόμητο αστικό περιβάλλον επηρεάζει τον τρόπο λειτουργίας των πόλεων και ως αποτέλεσμα την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Ένα αισθητικά αναβαθμισμένο αστικό περιβάλλον, με επαρκείς και λειτουργικούς δημόσιους χώρους, εξυπηρετεί τις ανθρώπινες δραστηριότητες αλλά και προσφέρει στον κάτοικο ένα ποιοτικό χώρο διαβίωσης.

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται προτάσεις αναπλάσεων και παρεμβάσεις, με τις οποίες ο αστικός σχεδιασμός μπορεί ν' αλλάξει την εικόνα μιας πόλης, προκαλώντας τον κάτοικο να βγει, να κυκλοφορήσει και να αλληλεπιδράσει με το αστικό περιβάλλον αλλά και με άλλους κατοίκους. Συγκεκριμένα η περιοχή μελέτης αφορά την πόλη της Καλαμπάκας, μιας πόλης η οποία είναι κτισμένη κάτω από ένα μνημείο παγκόσμιας κληρονομιάς, τα Μετέωρα, υποδέχεται εκατομμύρια επισκεπτών, έχει πολλά πλεονεκτήματα ως φυσικό περιβάλλον αλλά δεν τα έχει εκμεταλλευτεί στο έπακρον για να προσφέρει στους κατοίκους της ένα θελκτικό και ενδιαφέρον αστικό τοπίο.

**ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ**

Αστικό περιβάλλον, αστικός σχεδιασμός, αναπλάσεις, αστικό τοπίο.

**ABSTRACT**

The structured and unstructured urban environment influences the way cities function and, as a result, the quality of life of the inhabitants. An aesthetically upgraded urban environment, with adequate and functional public spaces, serves the human activities and also offers the inhabitant a quality living space.

This thesis deals with reconstructions and interventions whereby urban planning can change the image of a city, causing the inhabitant to come out, circulate and interact with the urban environment and with other inhabitants. Specifically, the study area concerns the city of Kalambaka, a city that is built below the rocks of Meteora, receives millions of visitors, has many advantages as a natural environment but has not exploited them to the fullest to offer its inhabitants an attractive and interesting urban landscape.

**KEY WORDS**

Urban environment, urban planning, reconstructions, urban landscape

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ/ABSTRACT.....	5
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....	6
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	8
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ.....	9
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΤΙΚΟΛΕΞΩΝ.....	10
 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	 11
 1. ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ.....	 13
1.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ.....	13
1.2 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ.....	16
 2. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ.....	 18
2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	18
2.2 Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	19
2.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	21
2.4 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ .....	26
2.4.1 ΠΕΡΙΟΧΗ 1: ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ.....	26
2.4.2 ΠΕΡΙΟΧΗ 2: ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΓΕΙΤΟΝΙΑ.....	28
2.4.3 ΠΕΡΙΟΧΗ 3: ΔΥΤΙΚΟΣ ΠΑΛΙΟΣ ΙΣΤΟΣ.....	30
2.4.4 ΠΕΡΙΟΧΗ 4: ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΠΑΛΙΟΣ ΙΣΤΟΣ.....	31
2.4.5 ΠΕΡΙΟΧΗ 5: ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ.....	32
2.4.6 ΠΕΡΙΟΧΗ 6: ΝΟΤΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ.....	33
 3. ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΕΡΕΥΝΑ.....	 35
3.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	35
3.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ.....	35
 4. Ο ΣΤΟΧΟΣ ΜΙΑΣ ΘΕΛΚΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΤΟΙΚΟ ΠΟΛΗΣ.....	 37
4.1 ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	37
4.1.1 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ- ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ.....	39
4.1.2 ΉΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ.....	41
4.1.3 ΜΙΚΤΟΙ Η ΚΟΙΝΟΙ ΧΩΡΟΙ.....	42
4.2 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ.....	43

4.2.1 ΤΑ ΠΑΡΚΑ ΤΣΕΠΗΣ (ROCKET PARKS).....	45
4.2.2 ΑΣΤΙΚΗ ΓΕΩΡΓΙΑ.....	47
4.3 ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	49
4.4 ΤΑ ΝΕΑ ΑΣΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	53
5. ΣΕΝΑΡΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ.....	56
5.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ - ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	56
5.1.1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	56
5.1.2 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.....	57
5.1.3 ΧΑΡΑΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΕΩΣ.....	58
5.1.4 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	58
5.1.5 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΝΟΙΧΤΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	59
5.1.6 ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΠΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.....	60
5.2 ΧΩΡΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ.....	62
5.2.1 ΠΕΡΙΟΧΗ 1: ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ.....	62
5.2.2 ΠΕΡΙΟΧΗ 2: ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΓΕΙΤΟΝΙΑ.....	64
5.2.3 ΠΕΡΙΟΧΗ 3: ΔΥΤΙΚΟΣ ΠΑΛΙΟΣ ΙΣΤΟΣ.....	66
5.2.4 ΠΕΡΙΟΧΗ 4: ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΠΑΛΙΟΣ ΙΣΤΟΣ.....	68
5.2.5 ΠΕΡΙΟΧΗ 5: ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ.....	70
5.2.6 ΠΕΡΙΟΧΗ 6: ΝΟΤΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ.....	70
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	80
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	86



**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

Πίνακας 1: Ανάλυση Εσωτερικού Περιβάλλοντος Περιοχής 1.....	28
Πίνακας 2: Ανάλυση Εσωτερικού Περιβάλλοντος Περιοχής 2.....	29
Πίνακας 3: Ανάλυση Εσωτερικού Περιβάλλοντος Περιοχής 3.....	31
Πίνακας 4: Ανάλυση Εσωτερικού Περιβάλλοντος Περιοχής 4.....	32
Πίνακας 5: Ανάλυση Εσωτερικού Περιβάλλοντος Περιοχής 5.....	33
Πίνακας 6: Ανάλυση Εσωτερικού Περιβάλλοντος Περιοχής 6.....	34

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ**

Χάρτης 1: Χάρτης Υποδομών.....	23
Χάρτης 2 : Χάρτης Κυκλοφοριακής Συμφόρησης/Συγκοινωνιών/Χώρων Στάθμευσης.....	24
Χάρτης 3 : Χάρτης Έντονων Χρήσεων.....	25
Χάρτης 4 : Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχής 1.....	74
Χάρτης 5 : Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχής 2.....	75
Χάρτης 6 : Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχής 3.....	76
Χάρτης 7 : Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχής 4.....	77
Χάρτης 8 : Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχής 5.....	78
Χάρτης 9 : Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχής 6.....	79

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΤΙΚΟΛΕΞΩΝ**

ΒΔ	Βασιλικό Διάταγμα
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΕΑΣ	Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών
ΕΠΑ	Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης
ΕΟ	Εθνική Οδός
ΙΝ	Ιερός Ναός
ΙΧ	Ιδιωτικής Χρήσεως
ΚΤΕΛ	Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων
ΚΧ	Κοινόχρηστος Χώρος
Ν	Νόμος
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
ΟΤΑ	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΟΤ	Οικοδομικό Τετράγωνο
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΕ	Περιφερειακή Ενότητα
ΠΕ	Πράξη Εφαρμογής
ΠΜΑ	Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρησης
ΠΜ	Πολεοδομική Μελέτη
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο αστικός χώρος δεν αποτελείται μόνο από κτίρια και ανθρώπινο πληθυσμό, αλλά ούτε διαμορφώνεται αποκλειστικά από τον άνθρωπο. Το φυσικό περιβάλλον κατέχει σημαντική θέση στο περιβάλλον της πόλης, καθώς ποικίλα είδη χλωρίδας και πανίδας καταφέρνουν να προσαρμοστούν και να αναπτυχθούν στο περιβάλλον των αστικών κέντρων. Έτσι, πολλά αδόμητα σημεία της πόλης, όπως πχ άκτιστα οικόπεδα, άλση και πάρκα μπορούν να αποτελέσουν ιδιαίτερης σημασίας βιοτόπους μέσα στα όρια του αστικού ιστού (Αραβαντινός et al., 1997).

Τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι σύγχρονες πόλεις επηρεάζουν και ταυτόχρονα οδηγούν στην υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Στο αστικό τοπίο της χώρας μας παρατηρούνται αντιθέσεις, δυσαρμονίες και εκπτώσεις στην ποιότητα και την ποσότητα του υπαίθριου χώρου, τα οποία προκαλούν τη δραματική υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων (Τρατσέλα, 2012).

Η αστική ρύπανση και τα αρνητικά επακόλουθα που επιφέρει στο περιβάλλον μίας πόλης, η καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος και η αλλοίωση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος αποτελούν τα τρία βασικότερα ζητήματα υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος (ΕΕΚ 1990).

Σκοπός της παρούσης εργασίας είναι η σύνταξη ενός ολοκληρωμένου σεναρίου παρεμβάσεων, μέσω του σχεδιασμού, με στόχο την διαμόρφωση ενός αστικού τοπίου, ενδιαφέροντος και θελκτικού για τον κάτοικο της πόλης. Η πόλη μελέτης είναι η Καλαμπάκα, μια πόλη μικρού μεγέθους, στο κέντρο της Ελλάδος, τόπος καταγωγής της γράφουσας.

Η εργασία αποτελείται από έξι μέρη. Το πρώτο κεφάλαιο αποτελεί μια θεωρητική εισαγωγή στο πόνημα, πραγματοποιώντας μια σύντομη αναφορά στις αστικές αναπλάσεις και τον ρόλο τους στη διαμόρφωση του αστικού τοπίου αλλά και στην εικόνα του αστικού περιβάλλοντος σήμερα στον ελλαδικό χώρο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται η πόλη της Καλαμπάκας, παραθέτοντας αρχικά κάποια γενικά στοιχεία, έπειτα την πολεοδομικής της εξέλιξη, την παρουσίαση του αστικού ιστού και τέλος μια αναλυτική παρουσίαση του αστικού ιστού.

Η εργασία συνεχίζει με το τρίτο κεφάλαιο, το οποίο σχετίζεται με την έρευνα πεδίου τα αποτελέσματα της και την ανάλυσή τους.

Το πόνημα ολοκληρώνεται με το τέταρτο και το πέμπτο κεφάλαιο, τα οποία αποτελούν το ουσιαστικό κομμάτι του τεύχους. Συγκεκριμένα στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται οι άξονες πάνω στους οποίους θα υπόκεινται οι πολιτικές και παρεμβάσεις που θα ακολουθήσουν, ενώ στο πέμπτο και τελευταίο, παρουσιάζονται γενικές πολιτικές και μέτρα που αφορούν όλη την πόλη, αλλά και εξειδικευμένα μέτρα, ανάλογα με την κάθε υποπεριοχή μελέτης, όπως αυτές διαιρέθηκαν στην αρχή.

## 1. ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

### 1.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

Διαχρονικά η πόλη αποτελεί συγκέντρωση ανθρώπων, κατασκευών και χρήσεων σε περιορισμένο χώρο. Ουσιαστικά αφορά ένα σύνολο δρώντων και δράσεων, το οποίο μετασχηματίζεται κάθε φορά ανάλογα με τις επιταγές της κάθε κοινωνίας και πραγματικότητας, ξεδιπλώνοντας παράλληλα με την εξέλιξη του ανθρώπινου είδους και την εξέλιξη των αστικών περιοχών - πόλεων μέσα στις οποίες, αυτό επιλέγει να κατοικήσει.

Η ανάπτυξη των αστικών περιοχών από τη βιομηχανική εποχή μέχρι και το 21ο αιώνα υπήρξε καθοριστική. Μέσα από την εξέλιξη των αστικών κέντρων, αναδεικνύεται ουσιαστικά και η πορεία του πολεοδομικού σχεδιασμού, ο οποίος προκύπτει αναπόφευκτα με τη δημιουργία των πόλεων και την εμφάνιση των προβλημάτων σε αυτές. Ουσιαστικά πρόκειται για έναν όρο ομπρέλα, ο οποίος εσωκλείει πλήθος ασκούμενων πολιτικών και επεμβάσεων, με κύριο χαρακτηριστικό την προαγωγή και τον διακανονισμό της αστικής ανάπτυξης και της ποιότητας ζωής των πόλεων. Γίνεται αναφορά δηλαδή σε μία «κοινωνική πρακτική», σύμφωνα με την οποία επιδιώκεται η επίλυση των αστικών προβλημάτων, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί ένα τρόπο μέσω του οποίου γίνεται η διαμόρφωση των αστικών περιοχών (Ανδρικοπούλου κ.α., 2007).

Κατά τη διάρκεια της εξέλιξης των πόλεων, κυρίως μεταπολεμικά, απαντάται ο όρος της ανάπλασης, αφορώντας στην αναζωογόνηση, ανανέωση και αποκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων, κοινωνικών λειτουργιών, περιβαλλοντικής και αστικής ποιότητας που βρίσκονται σε μαρasmus. Επομένως, διαπιστώνεται ότι η συλλογιστική των αναπλάσεων δε βασίζεται σε δημιουργία νέων αστικών μορφών αλλά στον επαναπροσδιορισμό υπαρχόντων (Hanley, 1993).

Η ανάγκη ανάληψης δράσεων στις προβληματικές περιοχές των αστικών κέντρων, πρωτοεμφανίστηκε στις μεγάλες πόλεις των αναπτυγμένων χωρών του 19ου αιώνα, οι οποίες γιγαντώνονταν μέχρι τα μέσα του 20ου αιώνα, διογκώνοντας ταυτόχρονα και τα προβλήματά τους. Έτσι, στο ευρύτερο πολεοδομικό περιβάλλον, αλλά και μέσα στις οικοδομές, υπήρχαν σοβαρές ελλείψεις εξυπηρέτησεων και ανέσεων, το οικοδομικό απόθεμα είχε ανάγκη συντήρησης ή αποκατάστασης ενώ οι δραστηριότητες, οικονομικές ή οικιστικές, που λάμβαναν χώρα σ' αυτές τις περιοχές

δεν συμβάδιζαν πλέον με τα πρότυπα που όριζε η κοινωνία της εποχής. (Βασενχοβεν, 1995)

Σήμερα, οι λόγοι που οδηγούν στην ανάπλαση μιας περιοχής, δεν διαφέρουν από εκείνους. Προβλήματα κελύφους, δηλαδή κτηρίων, δρόμων, πλατειών και οποιασδήποτε άλλης επιφάνειας, δομημένης ή αδόμητης, μπορούν να οδηγήσουν στην ανάπλαση. Η παλαιότητα, η δυσκολία προσαρμογής σε νέες συνθήκες, η χωρητικότητα καθώς και οι ανθυγιεινές συνθήκες διαβίωσης, δημιουργούν αυτά τα προβλήματα. Επίσης, προβλήματα ανθρώπινου δυναμικού που οφείλονται στην υποβάθμιση της περιοχής, είναι ένας ακόμα σημαντικός λόγος. Οι συγκρούσεις και η υποβάθμιση των χρήσεων γης μιας περιοχής, οδηγούν και αυτές με τη σειρά τους στην ανάπλαση ολόκληρων εκτάσεων. Τέλος, οι ανάγκες άσκησης κοινωνικής στεγαστικής πολιτικής για την κάλυψη οικιστικών ελλείψεων, είναι ένας ακόμα λόγος που οδηγεί στην ανάπλαση (Στεφάνου κ.α., 1995).

Η προσπάθεια εξυγίανσης και ανάδειξης μιας προβληματικής περιοχής μπορεί να πραγματοποιηθεί τόσο με περιορισμένες και συντηρητικές παρεμβάσεις, όσο και με ριζικές επεμβάσεις.

Έτσι, από τη μία υπάρχει η κατηγορία των άτολμων, ήπιων "συντηρητικών" παρεμβάσεων, οι οποίες έχουν σκοπό ένα απλό νοικοκύρεμα κυρίως των κοινόχρηστων χώρων, χωρίς ωστόσο να μπορούν να λύσουν αποτελεσματικά τα όσα προβλήματα αντιμετωπίζει η περιοχή.

Στην άλλη άκρη υπάρχουν οι τολμηρές και τελείως ριζοσπαστικές παρεμβάσεις. Αυτές οι παρεμβάσεις σκοπεύουν στην «ισοπέδωση» της περιοχής και της ανάπτυξη μιας "νέας" στη θέση της.

Ανάμεσα στις προηγούμενες δύο κατηγορίες παρεμβάσεων, υπάρχουν διάφορες ομάδες αναπλάσεων-εξυγιάνσεων δομημένων περιοχών.

Η πιο ουσιαστική όσον αφορά την ανάπλαση και εξυγίανση είναι η κατηγορία της "καθολικής" ή "ολοκληρωμένης" ανάπλασης και εξυγίανσης. Η συγκεκριμένη ανάπλαση επιδιώκει να λύσει τα προβλήματα της περιοχής λαμβάνοντας υπ' όψη όχι μόνο τον δημόσιο, αλλά και τον ιδιωτικό χώρο, επιδιώκοντας την από κοινού μελέτη τους, ώστε να γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες και επεμβάσεις.

Τέλος, υπάρχουν και οι τομεακές επεμβάσεις, οι οποίες βελτιώνουν και αναμορφώνουν ένα τομέα της περιοχής ή της πόλης. Παράδειγμα το κυκλοφοριακό, όπου με μία ολοκληρωμένη επέμβαση σε αυτόν μόνο τον τομέα, μπορεί να αντιμετωπιστεί καταλλήλως το οποιοδήποτε πρόβλημα. Οι τομεακές αναπλάσεις

αναμφίβολα μπορούν να συνδυαστούν με άλλες αναπλάσεις ή να διευρυνθούν ώστε να περιλάβουν και άλλους τομείς (Αραβαντινός, 1997).

Το 1997 ψηφίστηκε ο Ν.2508/97 «Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των Πόλεων και Οικισμών της Χώρας & Σχετικές Ρυθμίσεις». Σύμφωνα με τον Νόμο: «Ανάπλαση περιοχής είναι το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής.»<sup>1</sup>

Ο βαθμός επέμβασης σε κάθε περιοχή διαμορφώνει και τα είδη των αναπλάσεων. Συγκεκριμένα ο Νόμος 2508/97 αναφέρει ότι:

«Ανάλογα με την ένταση της πολεοδομικής επέμβασης ιδίως στους οικοδομήσιμους χώρους της περιοχής, οι αναπλάσεις μπορούν να έχουν το παρακάτω περιεχόμενο και μορφή:

- Ανασυγκρότηση δομημένης περιοχής ή και μεμονωμένου οικοδομικού τετραγώνου, η οποία κατά τις διαδικασίες του άρθρου 14 του παρόντος νόμου(2508/97) συνεπάγεται την αναδόμηση του μεγαλύτερου τουλάχιστον τμήματος της περιοχής.
- Βελτίωση οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων της περιοχής με επεμβάσεις στην εσωτερική διαρρύθμιση, στις χρήσεις, στις όψεις των κτιρίων, σε συμπληρωματικό εξοπλισμό τους με τους αναγκαίους χώρους και δίκτυα, στη διαμόρφωση, ενοποίηση και αισθητική αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων και των ακάλυπτων χώρων των οικοδομικών τετραγώνων, κατασκευή των αναγκαίων υποδομών ή άλλων παρόμοιων βελτιώσεων.
- Βελτίωση της λειτουργίας του εξοπλισμού, της μορφής και αισθητικής των κοινόχρηστων χώρων, κοινωφελών εγκαταστάσεων και ακάλυπτων χώρων του οικοδομικού τετραγώνου.»<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., Ν. 2508/1997 (ΦΕΚ-124/Α/13-6-1997), «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις»

<sup>2</sup> Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., Ν. 2508/1997 (ΦΕΚ-124/Α/13-6-1997), «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις»



## 1.2 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

Ο χώρος, και ειδικότερα το αστικό περιβάλλον, είναι αποτέλεσμα της κοινωνικής δυναμικής και της αλληλεπίδρασης των υποκειμένων που δρουν στο χώρο. Σύμφωνα με τον Lefebvre (2007), η αστική πραγματικότητα μπορεί να αναγνωστεί σε δύο διαφορετικά επίπεδα. Σε πρώτο επίπεδο, διακρίνεται το πρακτικό-αισθητό, δηλαδή το αντιληπτό, το κατανοητό. Είναι αυτό που αντιλαμβάνεται ο οποιοσδήποτε περιπατητής μέσα στην πόλη, δηλαδή το δομημένο περιβάλλον. Σε δεύτερο επίπεδο, τοποθετείται το αστικό, το οποίο εμπεριέχει την κοινωνική πραγματικότητα, δηλαδή, τις σχέσεις των υποκειμένων που δρουν στο χώρο. Πραγματώνεται μέσα από την αρχιτεκτονική και την πολεοδομική πρακτική, άρα μέσα από το πρακτικό-αισθητό. Ασφαλώς, η κοινωνική πραγματικότητα δεν είναι ένα ομογενές σύνολο. Αποτελείται από επιμέρους πραγματικότητες, όπως τις ζουν και τις διαμορφώνουν οι διαφορετικές κοινωνικές ομάδες που συνυπάρχουν στο χώρο: κάθε μια με τα δικά της οικονομικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά, κάθε μια με τη δική της οπτική για την παραγωγή και διαχείριση του χώρου. (Ντούρα, Παπαδάκη-Μαραγκού, 2016).

Το δομημένο περιβάλλον με τις συνεπαγόμενες λειτουργικές χωροθετήσεις, τη διάταξη του οδικού δικτύου και τη διασπορά των ελεύθερων χώρων αποτελεί το βασικό σύμπλεγμα που χαρακτηρίζει τις πόλεις και ταυτόχρονα τις επηρεάζει ως προς την ποιότητα ζωής που αυτές προσφέρουν στην καθημερινή ζωή του απλού πολίτη. Η μορφή του ιστού της πόλης έχει αμφίδρομη σχέση με τη λειτουργική δομή της πόλης, το δομημένο χώρο αλλά και με τον αδόμητο που παίζει σημαντικό ρόλο στην ολοκλήρωσή του. Η σωστή πρόβλεψη των χώρων αυτών εξυπηρετεί τις ανθρώπινες δραστηριότητες και τη λειτουργικότητα των πόλεων (Φίλη, 2015).

Η εικόνα της ελληνικής πόλης, έτσι όπως την προσλαμβάνουμε σήμερα, σχηματίστηκε κάτω από μια σειρά αδυναμιών στην κοινωνική και οικονομική δομή της χώρας, καθώς επίσης και στο σύστημα σχεδιασμού και ελέγχου της δόμησης.

Κυρίαρχος κτιριακός τύπος είναι η "μεταπολεμική πολυκατοικία" (Αραβαντινός, 1998), που αποτελεί ένα πολυώροφο κτίριο διαμερισμάτων με ποικιλία χρήσεων πέρα από την κατοικία, τοποθετημένο σε συνεχή αστικό ιστό. Η μορφή μιας γειτονιάς μεταπολεμικών πολυκατοικιών χαρακτηρίζεται ταυτόχρονα από αποσπασματικότητα και ομοιογένεια, συγκροτώντας παράλληλα ένα ουδέτερο "φόντο", πάνω στο οποίο θα είχαν τη δυνατότητα, με βάση έναν εύστοχο σχεδιασμό, να αναδειχθούν τα τοπόσημα και τα λοιπά χαρακτηριστικά στοιχεία της ταυτότητας της πόλης (Παπαγεωργίου-Βενετάς, 2004).

Βασικό αισθητικό πρόβλημα του μεταπολεμικού ιστού αποτελεί και η αποδιάρθρωση των κλιμάκων. Η έννοια της γειτονιάς, ως στοιχείο σύνδεσης του κατοίκου με το χώρο, είναι εξαιρετικά αδύνατη και στερείται ορατών ορίων ή στοιχείων ταυτότητας και διαφοροποίησης, με αποτέλεσμα τα πολεοδομικά συγκροτήματα να χαρακτηρίζονται από αναρχία στη δομή τους και έλλειψη ιεράρχησης, τόσο σε αισθητικό όσο και σε λειτουργικό επίπεδο.

Εξετάζοντας την εξέλιξη ορισμένων σχετικά πρόσφατων οικιστικών επεκτάσεων στην Ελλάδα, αντιλαμβανόμαστε εύκολα, ότι το εφαρμοζόμενο μοντέλο σχεδιασμού μιας γειτονιάς (υπό την επίδραση διαφόρων εξωτερικών πιέσεων, ή και λόγω δικής του εσωτερικής αδυναμίας), εξακολουθεί να είναι, αυτό του, γνωστού μας εδώ και δεκαετίες, "Ρυμοτομικού Σχεδίου". Το γεγονός αυτό είναι μεταξύ άλλων και αποτέλεσμα της ετεροχρονισμένης έγκρισης και εφαρμογής πολεοδομικών σχεδίων, έτσι ώστε τελικά, σε "πολεοδομικούς καμβάδες" της δεκαετίας του 1980 ή και παλαιότερους, να κτίζονται γειτονιές του 2000. Παράλληλα οι όποιες προσπάθειες "ανάπλασης" αστικών πυκνοδομημένων περιοχών, περιορίζονται κατά κανόνα σε ήπιες διευθετήσεις/διαμορφώσεις του δημόσιου χώρου, αποφεύγοντας ριζοσπαστικότερες προτάσεις (π.χ. για κατεδαφίσεις κτηρίων) προς όφελος του δημόσιου χώρου και της ανάδειξης της ιστορικότητας της πόλης (Ζήβας κ.ά, 1977).

Αλλά και σε επίπεδο κτιριακού κελύφους, επικρατών τύπος εξακολουθεί να είναι η "αστική πολυκατοικία", η οποία αν και έχει βελτιωθεί σε επίπεδο κατασκευαστικής, λειτουργικής, αισθητικής και αρχιτεκτονικής ποιότητας, ανταποκρινόμενη στις απαιτήσεις του σύγχρονου κάτοικου-χρήστη, σε επίπεδο πολεοδομικό, ιδιαιτέρως δε όσον αφορά την εικόνα της πόλης, πέρα από κάποιους χρωματικούς ή και μορφολογικούς πειραματισμούς, δεν έχει καταφέρει να πετύχει αξιοσημείωτες προόδους. (Ιωάννου κ.α., 2007)

## 2. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ

### 2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η Καλαμπάκα είναι κωμόπολη και πρωτεύουσα του ομώνυμου Δήμου με το μόνιμο πληθυσμό της να ανέρχεται σε 8.330 κατοίκους (Απογραφή 2011). Ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Τρικάλων που βρίσκεται στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, σύμφωνα με τη διοικητική διαίρεση της Ελλάδας όπως διαμορφώθηκε με το πρόγραμμα “Καλλικράτης”.



Εικόνα 1: Ο Δήμος Καλαμπάκας στην Περιφέρεια Θεσσαλίας

Πηγή:[https://el.wikipedia.org/wiki/Δήμος\\_Καλαμπάκας#/media/File:2011\\_Dimos\\_Kalambakas.png](https://el.wikipedia.org/wiki/Δήμος_Καλαμπάκας#/media/File:2011_Dimos_Kalambakas.png)

Βρίσκεται στο κέντρο της Ελλάδας και εκτείνεται στο βορειοδυτικό μέρος του Θεσσαλικού κάμπου. Είναι χτισμένη δίπλα στο γεωλογικό φαινόμενο των Μετεώρων, και στην όχθη του Πηνειού ποταμού, στο σημείο που αυτός εισέρχεται στη Θεσσαλική πεδιάδα. γεγονός που την καθιστά τουριστική πόλη.

Ο Καλλικράτειος Δήμος Καλαμπάκας έχει έκταση 1.657 τ.χλμ. , διαιρείται σε 8 Δημοτικές Ενότητες και αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους σε επίπεδο χώρας, με ιδιαίτερα μεγάλη ενδοχώρα η οποία χαρακτηρίζεται από το έντονο ανάγλυφο. Η συγκριτική πληθυσμιακή βαρύτητα του Δήμου σε συνδυασμό με το ότι βρίσκεται στο διοικητικό όριο της Π.Ε. Τρικάλων και της Περιφέρειας Θεσσαλίας με τις δύο γειτονικές Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου, του προσδίδει μία αναπτυξιακή δυναμική καθιστώντας την Καλαμπάκα κομβικό αστικό κέντρο για την

εξυπηρέτηση της ορεινής χωρικής ενότητας των Χασίων, Αντιχασίων και Κόζιακα στο βορειοδυτικό άκρο της Περιφέρειας.



Εικόνα 2: Η Πόλη της Καλαμπάκας

Πηγή: [www.GoogleEarth.com](http://www.GoogleEarth.com)

## 2.2 Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

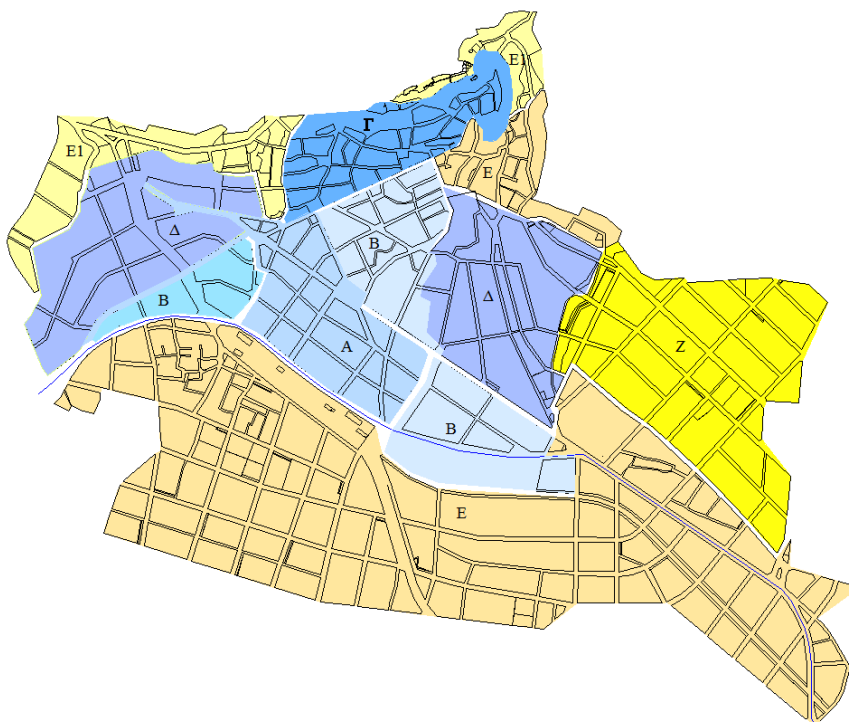
Η πολεοδομική οργάνωση της Καλαμπάκας, σύμφωνα με το ισχύον σήμερα ΓΠΣ περιλαμβάνει 7 Πολεοδομικές Ενότητες στον οικισμό. Οι τομείς Α, Β, Γ και Δ αποτελούν τον παλιό αστικό ιστό, ενώ οι υπόλοιποι τρεις, Ε, Ε1 και Ζ αποτελούν την επέκταση του Σχεδίου Πόλεως.

Ο οικισμός της Καλαμπάκας είχε εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο με το από 28-09-1949 Βασιλικό Διάταγμα (ΦΕΚ 275 Α'/1949). Έπειτα εκπονήθηκε Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) στα πλαίσια της Ε.Π.Α. 82-84 και εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 24105/731/14-03-1986 (ΦΕΚ 353 Δ'/13-06-1986) απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ. Το 1988 εγκρίθηκε η Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρησης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλης Καλαμπάκας (Ν. Τρικάλων) εκτός του Τομέα Γ' (Απόφαση Νομάρχη αρ. πρωτ. 3594/11-08-1988, ΦΕΚ 626 Δ'/1988). Η Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρησης (ΠΜΑ) του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Καλαμπάκας αφορά στην πολεοδομική διευθέτηση του σχεδίου πόλης που είχε

εγκριθεί με το από Β.Δ. 28-09-1949 (ΦΕΚ 275 Α') και των μεταγενέστερων τροποποιήσεων του, εκτός του Τομέα Γ' για τον οποίο η αρμόδια Υπηρεσία έκρινε ότι απαιτείται εκ νέου ανάρτηση. Το 1989 εγκρίθηκε η Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρησης του Τομέα Γ' της Πόλεως Καλαμπάκας (Απόφαση Νομάρχη αρ. πρωτ. 4715/20-12-1989). Με την αναθεώρηση του σχεδίου πόλης Καλαμπάκας στον Τομέα Γ' εγκρίθηκε το πολεοδομικό σχέδιο και ο πολεοδομικός κανονισμός που ορίζει ότι (άρθρο 3) στους οικοδομήσιμους χώρους που περιλαμβάνονται μέσα στα οικοδομικά τετράγωνα επιτρέπονται οι χρήσεις γενικής κατοικίας. Στο άρθρο 5 ορίζεται ότι η περιοχή θα ελέγχεται από την Αρχαιολογική Υπηρεσία.

Το 1989 εγκρίθηκε η Πολεοδομική Μελέτη των Π.Ε. I, II, IV, V και VI του οικισμού Καλαμπάκας του Δήμου Καλαμπάκας Ν. Τρικάλων (ΦΕΚ 166 Δ'/17-03-1989. Με το άνω Προεδρικό Διάταγμα (Π.Δ.) εγκρίθηκε το πολεοδομικό σχέδιο των Πολεοδομικών Ενοτήτων (Π.Ε.) I, II, IV, V και VI του οικισμού Καλαμπάκας.

Τέλος το 1998 εγκρίθηκε η Πράξη Εφαρμογής της Πολεοδομικής Μελέτης Επέκτασης του σχεδίου πόλεως Καλαμπάκας (κυρώθηκε με την αρ. 2358/23-07-1998 Απόφαση Νομάρχη Τρικάλων).



Εικόνα 3: Η Πολεοδομική Οργάνωση της Καλαμπάκας

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



### 2.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Στην ενότητα αυτή θα πραγματοποιηθεί μια συνοπτική παρουσίαση της λειτουργικής δομής του οικισμού της Καλαμπάκας, καθώς και των πιο χαρακτηριστικών λειτουργιών που λαμβάνουν χώρα σε αυτόν σε σχέση με την κοινωνικοοικονομική οργάνωση και τις παραγωγικές δραστηριότητες, καθώς και διάφορα σημεία ειδικού ενδιαφέροντος.

Το πολεοδομικό κέντρο βρίσκεται στο συνεκτικό και πυκνοδομημένο, παλιό τμήμα της πόλης στο βορειοδυτικό τμήμα του Σχεδίου Πόλης και πιο συγκεκριμένα αναπτύσσεται κατά μήκος της οδού Τρικάλων. Εδώ βρίσκεται το διοικητικό κέντρο της πόλης με το Δημαρχείο και διάσπαρτες γύρω από αυτό διάφορες υπηρεσίες.

Επίσης επί της οδού Τρικάλων λαμβάνουν χώρα οι κύριες χρήσεις λιανικού εμπορίου, ψυχαγωγίας κ αναψυχής, καθώς επίσης και οι κεντρικές πλατείες της Καλαμπάκας, Πλατεία Δημάρχου, Πλατεία Ρήγα Φεραίου και η Πλατεία Δημουλά.

Μεγάλη συγκέντρωση παρατηρείται επίσης στις κάθετες οδούς μεταξύ των οδών Ρόδου, Τρικάλων, Μεγάλου Αλεξάνδρου και Πίνδου..

Οι χρήσεις του χοντρεμπορίου, εκθεσιακών χώρων και αποθηκών αναπτύσσονται κυρίως στη νοτιοανατολική επέκταση κατάντη της οδού Πίνδου και στη νότια είσοδο της πόλης από Τρίκαλα, κυρίως στην εκτός σχεδίου περιοχή.

Η εκπαίδευση είναι διάσπαρτη στον οικιστικό ιστό, ενώ το Κέντρο υγείας χωροθετείται εκτός σχεδίου πόλης, στα δυτικά, επί της Ε.Ο. Ιωαννίνων - Τρικάλων.

Ο αθλητισμός (δημοτικό στάδιο «Βασίλειος Καρακίτσιος» και κλειστό γήπεδο μπάσκετ) βρίσκεται στη δυτική εκτός σχεδίου περιοχή και οι χώροι πρασίνου αναπτύσσονται στις κεντρικές πλατείες επί της οδού Τρικάλων, επί της οδού Βλαχάβα (πλατεία Πλατάνου) και στην παλιά πόλη (πλατείες Αγ. Γεωργίου και Αγ. Δημητρίου).

Οι χρήσεις πολιτισμού συγκεντρώνονται κυρίως στο δυτικό και βορειοδυτικό τμήμα της πόλης και αφορούν στο Πολιτιστικό Κέντρο επί της Ε.Ο. Τρικάλων – Ιωαννίνων, στο υπαίθριο θέατρο στους πρόποδες του λόφου Προφήτη Ηλία, στο Μουσείο Ψηφιακής Απεικόνισης στη συμβολή των οδών Μετέωρων και Καστρακίου, στη Δημοτική Βιβλιοθήκη στην οδό Ρόδου, στο Μουσείο Ελληνικής Παιδείας κάτω από

την Πλατεία Ρήγα Φεραίου και το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας & Μουσείο Μανιταριών επί της οδού Πίνδου.

Οι χρήσεις συγκοινωνιών συγκεντρώνονται στην οδό Κ. Οικονόμου και Ρόδου (ΚΤΕΛ, πιάτσα ταξί) και επί της οδού Πίνδου οι εγκαταστάσεις του Σιδηροδρομικού Σταθμού.

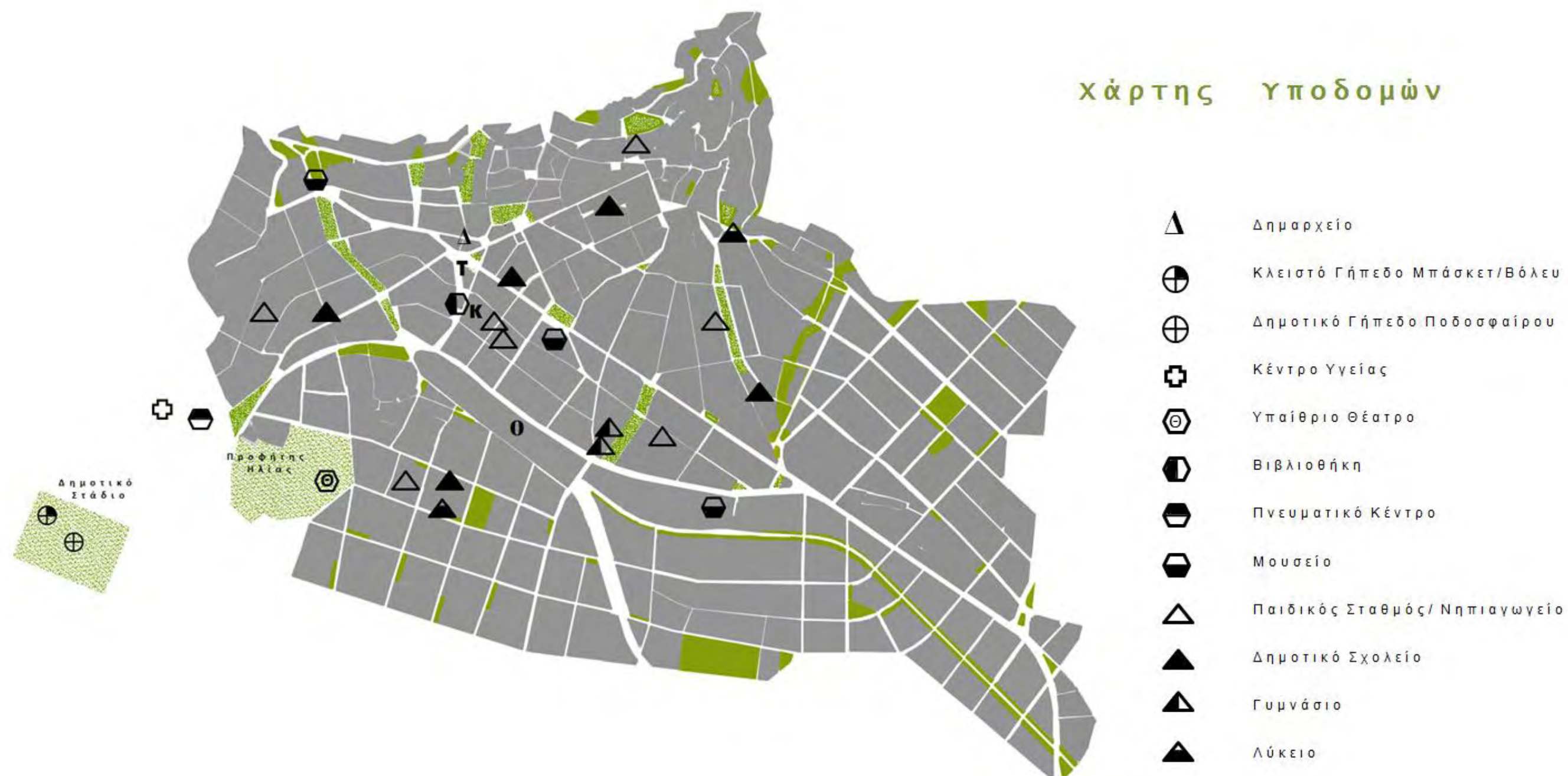
Όσον αφορά τις χρήσεις τουρισμού εμφανίζονται σε όλο τον οικιστικό ιστό με τις μεγαλύτερες συγκεντρώσεις να εντοπίζονται στην ανατολική είσοδο της πόλης και στη βορειοδυτική έξοδο προς Καστράκι.

Στο βόρειο τμήμα του αστικού ιστού βρίσκεται η παλιά πόλη της Καλαμπάκας, καθώς επίσης και ο βυζαντινός ναός της Κοιμήσεως της Θεοτόκου ο οποίος αποτελεί σημείο αναφοράς και λατρείας για όλους τους πιστούς αλλά και για την πόλη.

Στην εντός σχεδίου περιοχή στη νότια επέκταση εντοπίζονται “θύλακες” και πιο συγκεκριμένα εγκαταστάσεις του ΟΣΕ (αποθήκες, επιβατικός τερματικός σταθμός κ.λπ.) και αποθήκες που ανήκουν στην Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών (Ε.Α.Σ.) Καλαμπάκας.

Το νότιο τμήμα της πόλης, αποτελεί επέκταση του σχεδίου και παρουσιάζει σχεδόν αποκλειστικά τη χρήση της κατοικίας, όπως συμβαίνει αντίστοιχα με το βορειοανατολικό τμήμα του αστικού ιστού, με τη διαφορά ότι η δόμηση εμφανίζεται σε μεγαλύτερη χωρική έκταση και πυκνότητα στη νότια επέκταση.

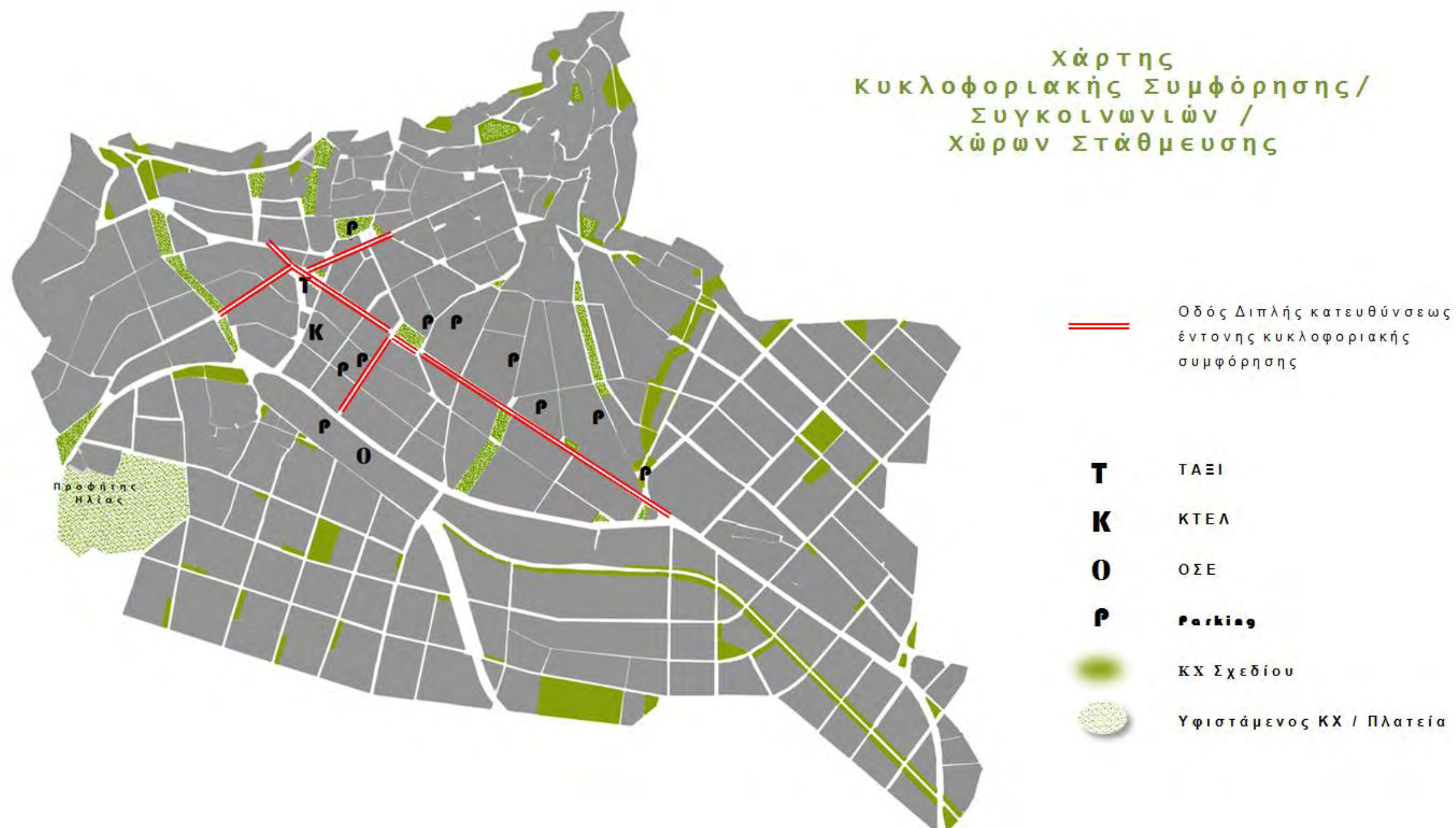
Όσον αφορά την κυκλοφοριακή ροή, η πόλη διασχίζεται από την Εθνική Οδό Τρικάλων-Ιωαννίνων, η οποία διχотоμεί τον αστικό ιστό. Η σημαντικότερη εσωτερική οδός είναι η οδός Τρικάλων- η οποία στην προέκταση της γίνεται οδός Ιωαννίνων-, η οποία διασχίζει το κέντρο της πόλης και ενώνει τις δύο εισόδους της πόλης. Είναι διπλής κατευθύνσεως και παρουσιάζει τα μεγαλύτερα κυκλοφοριακά προβλήματα. Άλλες σημαντικές τοπικοί οδοί που εμφανίζουν ικανοποιητικό κυκλοφοριακό φόρτο ,είναι οι οδοί Βλαχάβα , Κονδύλη και Σιδηροδρόμων. Από όσες προαναφέρθηκαν εμφανίζουν όλες κυκλοφοριακή συμφόρηση, γεγονός στο οποίο συμβάλλει η διπλή κατεύθυνση που έχουν τα οχήματα. Στην νότια επέκταση του σχεδίου ,κεντρικής σημασίας τοπικοί οδοί είναι οι Αγίου Κωνσταντίνου κ Ελένης, Βυτουμά και 18ης Οκτωβρίου, οι οποίες όμως λόγω του μεγέθους των δρόμων, δεν εμφανίζουν προβλήματα.



Χάρτης 1 : Χάρτης Υποδομών

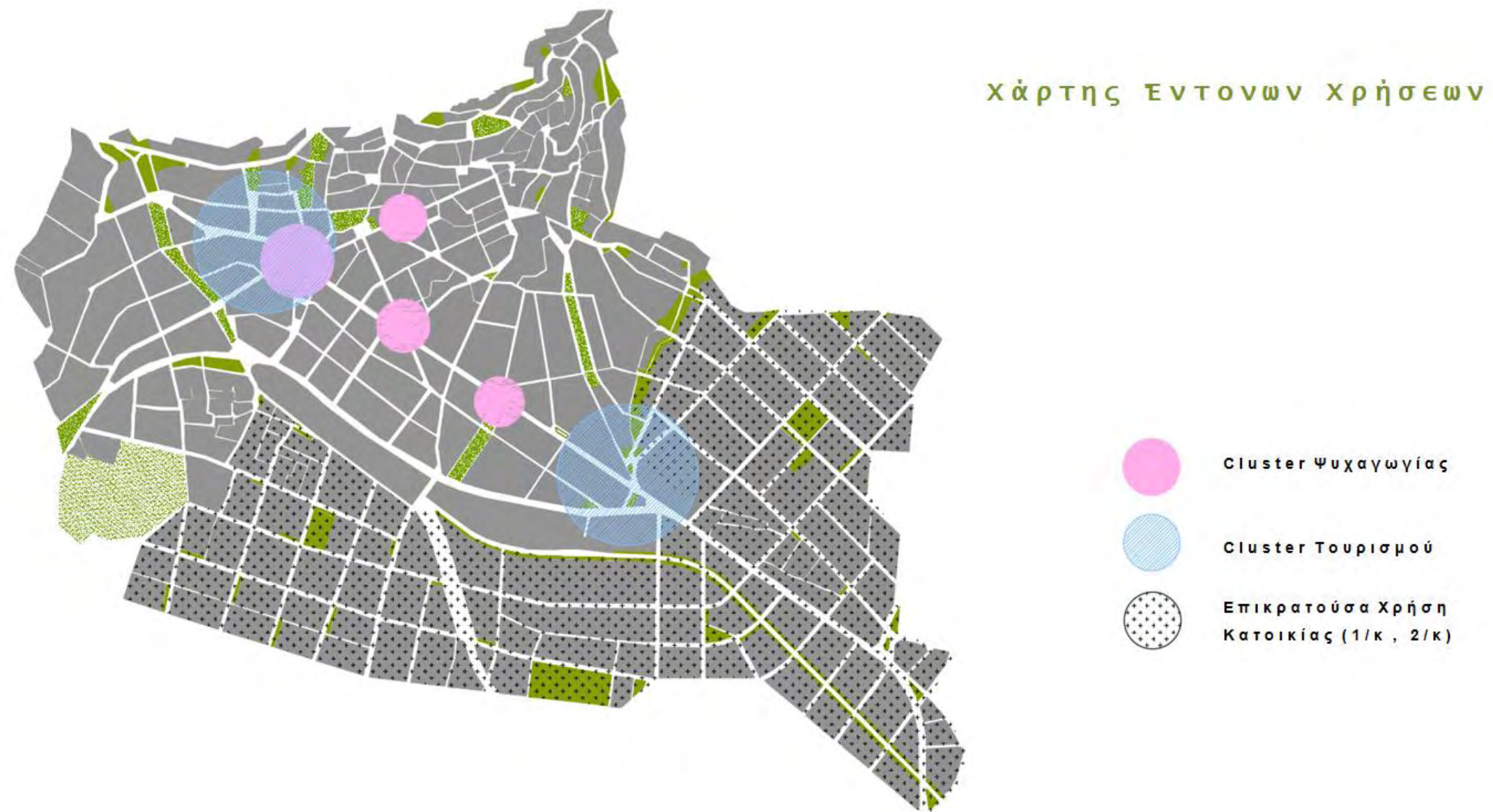
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία





Χάρτης 2 : Χάρτης Κυκλοφοριακής Συμφόρησης / Συγκοινωνιών / Χώρων Στάθμευσης

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



Χάρτης 3 : Χάρτης Έντονων Χρήσεων

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



## 2.4 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ

Στο παρόν κεφάλαιο, θα επιχειρηθεί μια εκτενής παρουσίαση του αστικού ιστού της Καλαμπάκας. Για πιο πετυχημένη ανάλυση, ο αστικός ιστός θα μελετηθεί διηρημένος σε υποπεριοχές. Ο διαχωρισμός προέκυψε βάσει ομοειδών χαρακτηριστικών που περιγράφουν την κάθε υποπεριοχή. Έτσι οι περιοχές που θα μελετηθούν ξεχωριστά είναι οι εξής:

Περιοχή 1: Κέντρο Πόλης

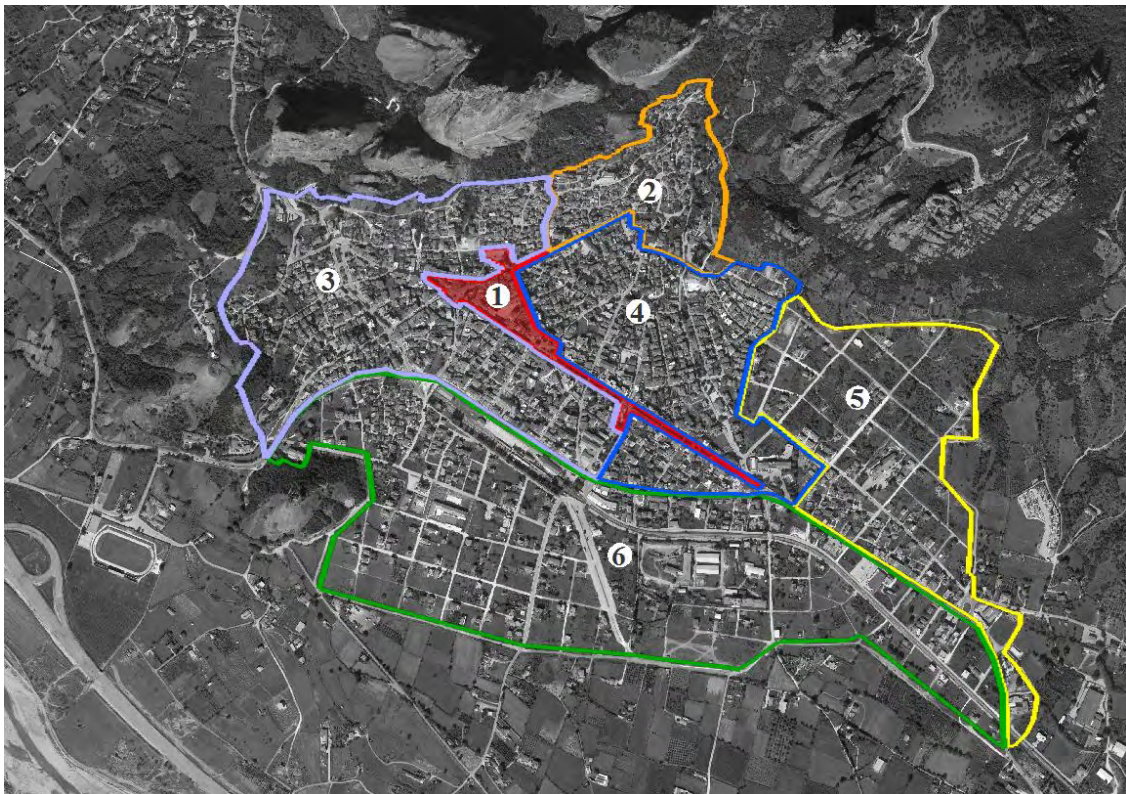
Περιοχή 2: Παραδοσιακή Γειτονιά

Περιοχή 3: Δυτικός Παλιός Ιστός

Περιοχή 4: Ανατολικός Παλιός Ιστός

Περιοχή 5: Ανατολική Επέκταση Σχεδίου

Περιοχή 6: Νότια Επέκταση Σχεδίου



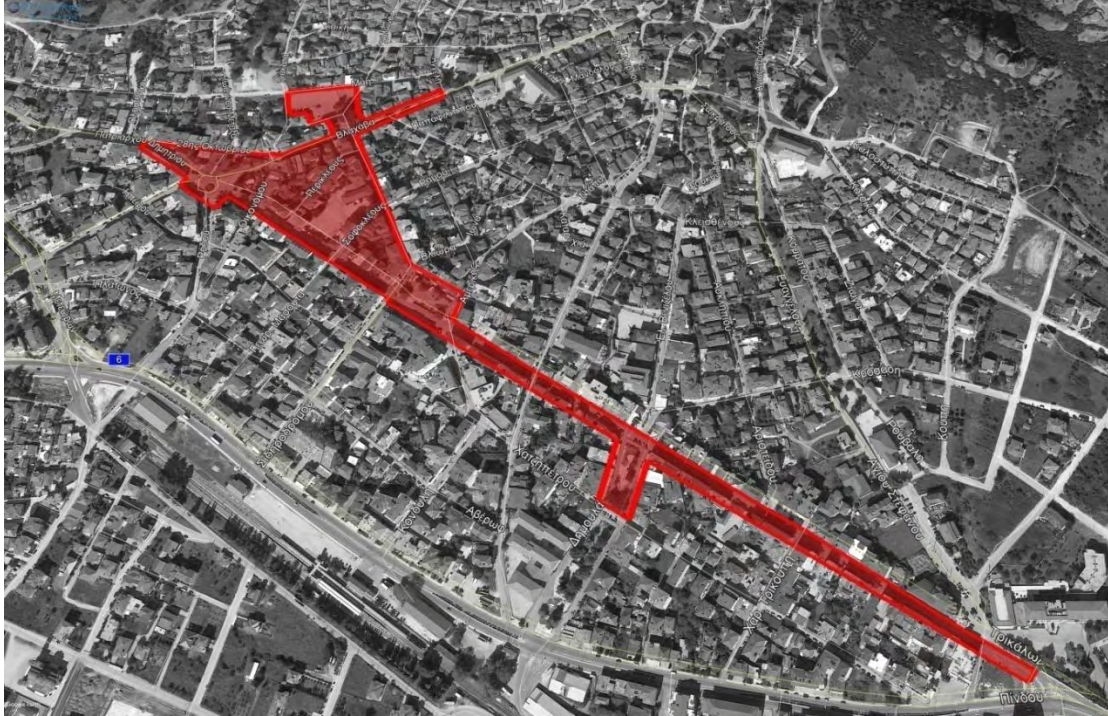
Εικόνα 4: Οι Περιοχές Μελέτης της πόλης

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

### *2.4.1 ΠΕΡΙΟΧΗ 1: ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ*

Ορίζεται από την οδό Τρικάλων, ένα μικρό κομμάτι από τις οδούς Ρόδου, Ιωαννίνων, Πατριάρχου Δημητρίου, Βλαχάβα, Λιακατά, Μάη, Σόλωνος και Κονδύλη και Ομογενών Αμερικής.

Η εν λόγω περιοχή, όσον αφορά το ανάγλυφο, παρουσιάζει μια μικρή ανωφέρεια με κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης, αλλά κυρίως με κατεύθυνση νότια προς βορρά, δηλαδή όπως κατευθύνεται κανείς προς την οδό Πατριάρχου Ιωακείμ και την οδό Βλαχάβας.



Εικόνα 5: Η Περιοχή 1

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η οδός Τρικάλων αποτελεί τη βασική οδό που διασχίζει το εσωτερικό της πόλης. Είναι διπλής κατευθύνσεως, έχει πλάτος 14,00 μέτρα κι επιτρέπεται η στάθμευση και στις δυο πλευρές του δρόμου. Μέσα από την πόλη διέρχονται κανονικά τουριστικά λεωφορεία, καθώς και τα λεωφορεία από το υπεραστικό ΚΤΕΛ Τρικάλων για το δρομολόγιο Τρίκαλα-Καλαμπάκα. Το γεγονός αυτό καθώς και με τη συνήθεια των κατοίκων για παρόδια και παράνομη στάθμευση, οδηγεί σε μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας του υφιστάμενου οδικού δικτύου αλλά και στη δημιουργία μια άσχημης εικόνας της πόλης για τον κάτοικο και τον επισκέπτη.

Η σημασία της συγκεκριμένης περιοχής, για την επίτευξη του στόχου της παρούσης εργασίας έγκειται στο γεγονός ότι στο σύνολό της αντιστοιχεί στο κέντρο της πόλης, διοικητικό, πολεοδομικό, ψυχαγωγικό και τουριστικό.

Ουσιαστικά η περιοχή αυτή αποτελείται από δύο μέρη: α) ένα νοητό τρίγωνο, το οποίο δημιουργείται από τις οδούς Τρικάλων, Βλαχάβα και Κονδύλη, β) καθώς και από την οδό Τρικάλων με τη γραμμική ανάπτυξη των λειτουργιών επί αυτής.

Στο βόρειο άκρο της περιοχής, γύρω από την πλατεία Δημαρχείου, βρίσκεται το Δημαρχείο της πόλης, μαζί με διάφορες υπηρεσίες του Δήμου, επιχειρήσεις που σχετίζονται με το τουριστικό εμπόριο, το λιανικό εμπόριο και την ψυχαγωγία. Στο νότιο τμήμα του τριγώνου βρίσκεται η κεντρική πλατεία της πόλης, η Πλατεία Ρήγα Φεραίου, γύρω από την οποία αναπτύσσονται επιχειρήσεις ψυχαγωγίας, αλλά και πολλές τράπεζες.

Το τρίγωνο συνεχίζει με την οδό Τρικάλων, επί της οποίας αναπτύσσονται επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου κ εστίασης καταλήγει στην πλατεία Δημουλά, η οποία χαρακτηρίζεται κυρίως από επιχειρήσεις ψυχαγωγίας. Η οδός Τρικάλων συνεχίζει από την πλατεία Δημουλά, με επιχειρήσεις κυρίως εμπορίου, για να καταλήξει στη νότια είσοδο της πόλης, όπου βρίσκονται συγκεντρωμένα ξενοδοχειακά καταλύματα καθώς κ επιχειρήσεις που σχετίζονται με το τουριστικό λιανικό εμπόριο.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	
Πλεονεκτήματα - Δυνατά Σημεία	Μειονεκτήματα - Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επίκεντρα Ψυχαγωγίας / Τουρισμού</li> <li>• Κοινόχρηστοι Χώροι (Πλατείες)</li> <li>• Ύπαρξη Κεντρικών Οδών</li> <li>• Μικρή κλίση της οδού Τρικάλων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κυκλοφοριακή Συμφόρηση</li> <li>• Ελλιπή - Μικρά Πεζοδρόμια</li> </ul>

Πίνακας 1: Ανάλυση Εσωτερικού Περιβάλλοντος Περιοχής 1

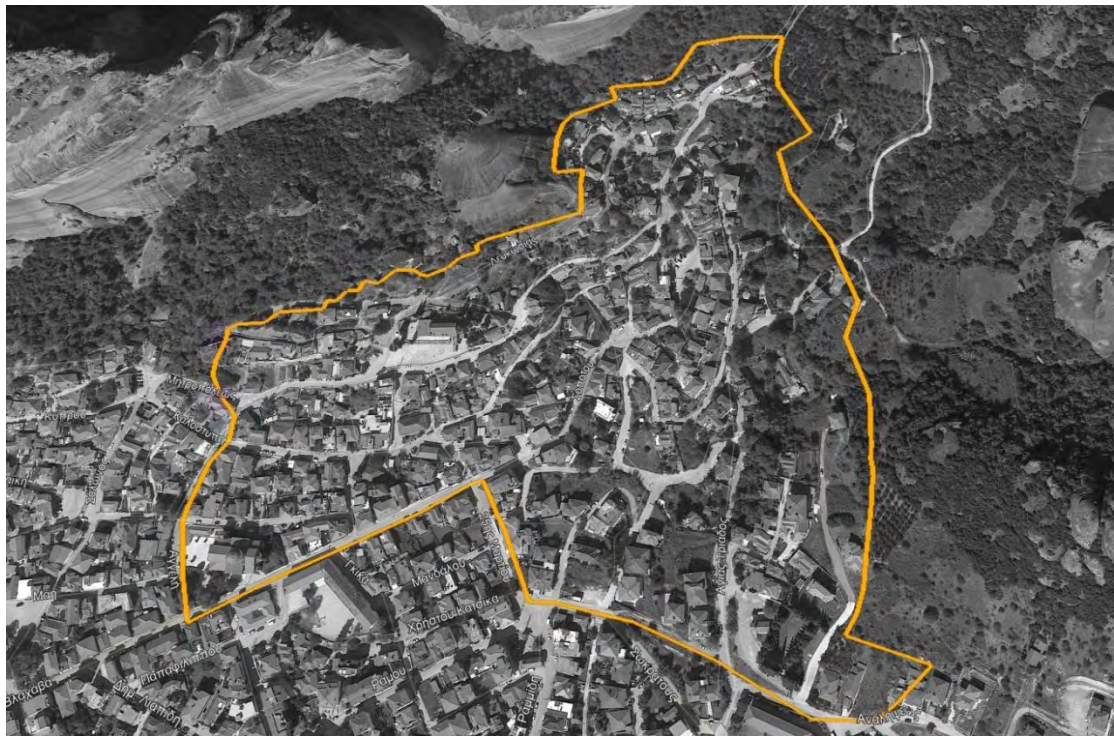
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

#### 2.4.2 ΠΕΡΙΟΧΗ 2: ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΓΕΙΤΟΝΙΑ

Η δεύτερη κατά σειρά υποπεριοχή μελέτης αποτελεί όπως κ η προηγούμενη τμήμα του παλιού αστικού ιστού της πόλης, ενώ περιλαμβάνει και τμήμα της Πράξης Εφαρμογής του σχεδίου πόλεως. Ορίζεται από την οδό Αγγελή, την οδό Βλαχάβας, την οδό 25ης Μαρτίου, την οδό Αναλήψεως και εκτείνεται μέχρι το βόρειο όριο του σχεδίου πόλεως.

Στην περιοχή αυτή περιλαμβάνεται η παλιά πόλη της Καλαμπάκας (συνοικία Σοπωτού), ενώ εδώ βρίσκεται ο βυζαντινός Ι.Ν. Κοιμήσεως της Θεοτόκου, ο οποίος αποτελεί πόλο έλξης για τους πιστούς αλλά και για τους επισκέπτες γενικότερα αφού η κατασκευή του χρονολογείται τον 10ο με 12ο αιώνα, αλλά κι άλλοι μικροί εντυπωσιακοί ναοί και παρεκκλήσια.





Εικόνα 6: Η Περιοχή 2

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Χαρακτηριστικό της περιοχής αυτής είναι ότι οι περισσότεροι δρόμοι, είναι λιθόστρωτοι, ενισχύοντας κι αναδεικνύοντας την ιστορική ταυτότητα της εν λόγω περιοχής. Από δω επίσης ξεκινάει το μονοπάτι που καταλήγει στην μονή της Αγίας Τριάδος, ενώ η περιοχή χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερο ανάγλυφο, με αρκετές και έντονες ανηφόρες και κατηφόρες.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	
Πλεονεκτήματα - Δυνατά Σημεία	Μειονεκτήματα - Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> <li>Δίκτυο Πλακόστρωτων δρόμων</li> <li>Μνημεία/Εκκλησίες</li> <li>Μονοπάτι Αγίας Τριάδος</li> <li>Ελεγχόμενη από Αρχαιολογία Ζώνη</li> <li>Περιοχή Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ανυπαρξία Προώθησης-Διαφήμισης</li> <li>Μη χαρακτηρισμένος παραδοσιακός οικισμός</li> <li>Μη εφαρμογή των Κ.Χ. (Σχεδίου)</li> </ul>

Πίνακας 2: Ανάλυση Εσωτερικού Περιβάλλοντος Περιοχής 2

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

### 2.4.3 ΠΕΡΙΟΧΗ 3: ΔΥΤΙΚΟΣ ΠΑΛΙΟΣ ΙΣΤΟΣ

Η εν λόγω περιοχή μελέτης ουσιαστικά περιλαμβάνει παλιό αστικό ιστό με ένα κομμάτι της Πράξης Εφαρμογής του σχεδίου πόλεως στο βόρειο και στο βορειοδυτικό κομμάτι της πόλης.



Εικόνα 7: Η Περιοχή 3

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Ορίζεται από τις οδούς Αγγελή, Βλαχάβα, Μάη, Λιακατά, Βλαχάβα, 28ης Οκτωβρίου, Πατριάρχου Δημητρίου, Τρικάλων, Δημουλά, Πίνδου και εκτείνεται μέχρι το δυτικό και το βόρειο τμήμα του σχεδίου.

Στο κομμάτι αυτό εμφανίζεται ουσιαστικά η χρήσης της κατοικίας, εκτός από την οδό Ιωαννίνων στην οποία εμφανίζονται στο ισόγειο χρήσεις εμπορίου και την οδό Πατριάρχου Ιωακείμ, η οποία όντας η βόρεια πύλη της πόλης προς το Καστράκι και τα Μετέωρα, εμφανίζει εκτός από χρήσεις εμπορίου και επιχειρήσεις που σχετίζονται με τον τουρισμό.



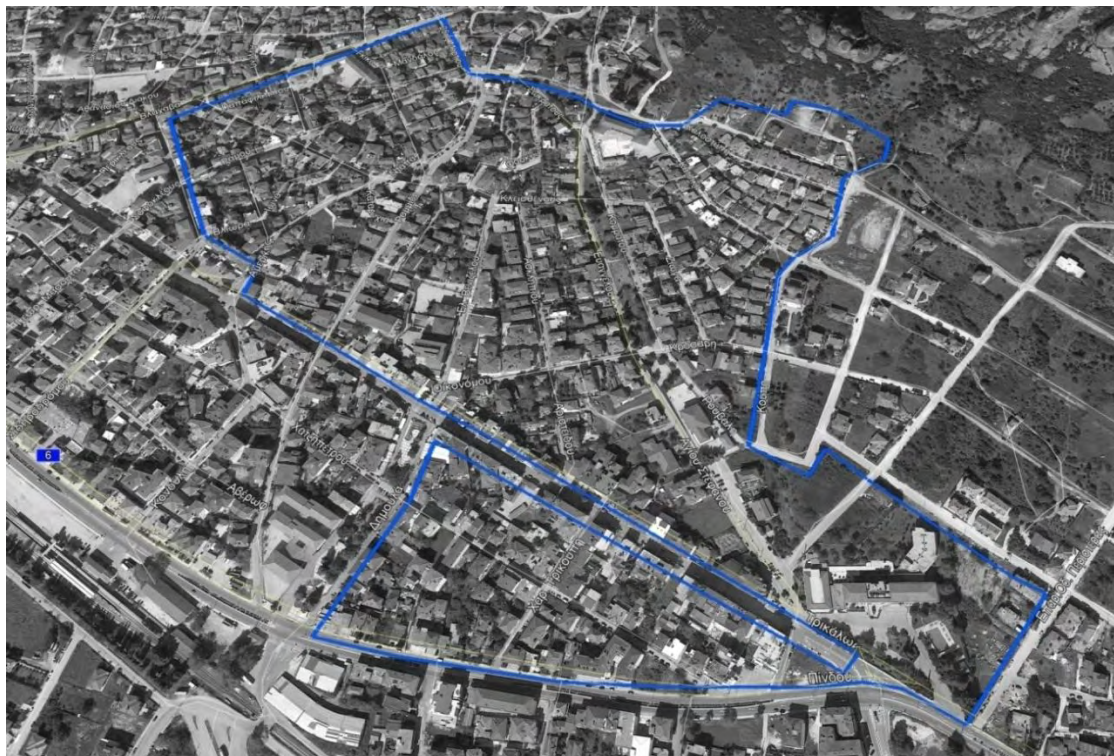
ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	
Πλεονεκτήματα - Δυνατά Σημεία	Μειονεκτήματα - Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αρκετοί Κ.Χ.</li> <li>• Ξενοδοχείο ΞΕΝΙΑ</li> <li>• Δυτική Είσοδος Πόλης</li> <li>• Μικρή Κλίση της οδού Ιωαννίνων</li> <li>• Πολιτιστικές Υποδομές</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κυκλοφοριακή Συμφόρηση</li> <li>• Μικρά Πεζοδρόμια</li> <li>• ΚΤΕΛ - Σταθμός Ταξί</li> </ul>

Πίνακας 3: Ανάλυση Εσωτερικού Περιβάλλοντος Περιοχής 3

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

#### 2.4.4 ΠΕΡΙΟΧΗ 4: ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΠΑΛΙΟΣ ΙΣΤΟΣ

Είναι ο υπόλοιπος παλιός αστικός ιστός. Ορίζεται από τις οδούς Αναλήψεως, 25ης Μαρτίου, Βλαχάβα, Κονδύλη, Ομογενών Αμερικής, Τρικάλων, Δημουλά, Πίνδου μέχρι και το βορειοανατολικό όριο του Σχεδίου Πόλεως.



Εικόνα 8: Η Περιοχή 4

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



Κι εδώ επικρατεί η χρήση της κατοικίας, ενώ ως τυπικό δείγμα παλιού αστικού ιστού, παρουσιάζεται μεγάλη χωρική πυκνότητα.

Το βορειοδυτικό κομμάτι της περιοχής αυτής, το οποίο αποτελεί και συνεκτικό κέντρο της πόλης, είναι το πιο πυκνοδομημένο, ενώ όσο απομακρυνόμαστε από αυτό η δόμηση γίνεται -συγκριτικά με το κέντρο- πιο αραιή και τα κτίσματα είναι κατασκευασμένα μεταγενέστερα.

Όσον αφορά τη μορφολογία της περιοχής, όσο κατευθυνόμαστε βόρεια, υπάρχει αυξανόμενη κλίση του εδάφους, ενώ δεν υπάρχει αρκετός δημόσιος χώρος.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	
Πλεονεκτήματα - Δυνατά Σημεία	Μειονεκτήματα - Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> <li>Γραμμικό κομμάτι ΚΧ (ανατολικά)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Κυκλοφοριακή Συμφόρηση</li> <li>Μικρά Πεζοδρόμια</li> <li>Ευρύτερη Έλλειψη Δημόσιων Χώρων</li> <li>Χρήση Κατοικίας</li> </ul>

Πίνακας 4: Ανάλυση Εσωτερικού Περιβάλλοντος Περιοχής 4

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

#### 2.4.5 ΠΕΡΙΟΧΗ 5: ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ

Όπως γίνεται κατανοητό από τον τίτλο, αποτελεί την ανατολική επέκταση της Πράξης Εφαρμογής του Σχεδίου Πόλεως Καλαμπάκας.

Ορίζεται από τις οδούς Τρικάλων, Κομματέα, Σταγών, Ρούβαλη, Κούπη μέχρι το βορειο και βορειοανατολικό τμήμα της επέκτασης του Σχεδίου Πόλεως.

Με εξαίρεση το γραμμικό τμήμα που αναπτύσσεται παράλληλα με την οδό Τρικάλων, η περιοχή αυτή αποτελεί το πιο αραιοκατοικημένο κομμάτι της πόλης με πολλές αδόμητες εκτάσεις. Ως επέκταση του σχεδίου πόλης έχει μεγάλη -τη μεγαλύτερη σε όλη την πόλη- ανεφαρμογή του Σχεδίου, όπως είναι η μη διάνοιξη των δρόμων που είναι σχεδιασμένοι. ίσως σ' αυτό βέβαια συμβάλλει και η μεγάλη κλίση του εδάφους που τη χαρακτηρίζει.



Εικόνα 9: Η Περιοχή 5

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	
Πλεονεκτήματα - Δυνατά Σημεία	Μειονεκτήματα - Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αρκετοί Κ.Χ.</li> <li>• Μη εφαρμογή του Σχεδίου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μη εφαρμογή του Σχεδίου (Δρόμοι)</li> <li>• Κλίση εδάφους</li> <li>• Περιορισμένη Δόμηση</li> </ul>

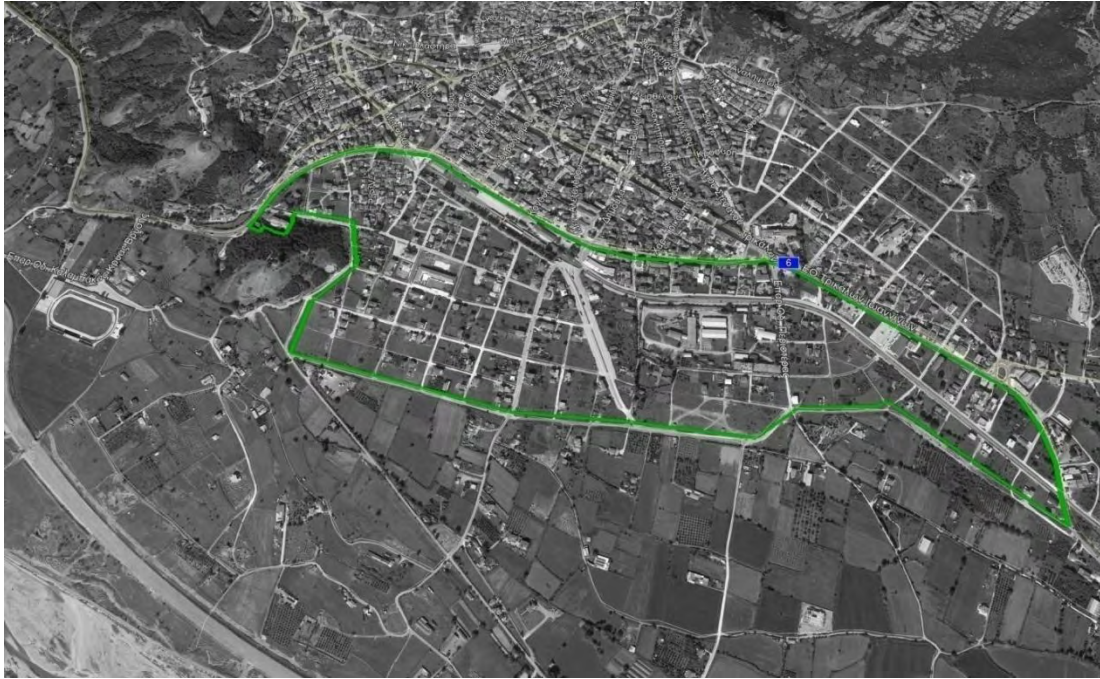
Πίνακας 5: Ανάλυση Εσωτερικού Περιβάλλοντος Περιοχής 5

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

#### 2.4.6 ΠΕΡΙΟΧΗ 6: ΝΟΤΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ

Η εν λόγω περιοχή μελέτης είναι η περιοχή του σχεδίου πόλεως Καλαμπάκας που εκτείνεται κατάντη της οδού Πίνδου (Εθνική Οδό Τρικάλων - Ιωαννίνων).

Είναι η νεοενταχθείσα περιοχή μελέτης η οποία εμφανίζει τη μεγαλύτερη - συγκριτικά- δόμηση. Παρουσιάζει κ αυτή μια ευρύτερη έλλειψη εφαρμογής του Σχεδίου Πόλεως, αλλά συγκριτικά με την προηγούμενη περιοχή, εμφανίζει μεγαλύτερο δίκτυο υλοποιημένων δρόμων. Στο σύνολό της, ξεχωρίζει το βορειοδυτικό τμήμα της, το οποίο είναι πυκνοκατοικημένο, καθώς είναι περιοχή η οποία είναι δομημένη εδώ και πολλές δεκαετίες.



Εικόνα 10: Η Περιοχή 6

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η χρήση που κυριαρχεί είναι η κατοικία, στην πλειοψηφία με τη μορφή μονοκατοικίας - μεζονέτας, ενώ εμφανίζονται και κάποιες επιχειρήσεις που σχετίζονται με εστίαση και τουρισμό. Επίσης παρ'όλο που είναι νεοεντασόμενη, υπάρχουν και υποδομές εκπαίδευσης οι οποίες έχουν ανεγερθεί τα τελευταία χρόνια. Σημεία ειδικού ενδιαφέροντος στην περιοχή αυτή είναι η περιοχή του ΟΣΕ, το Οικοδομικό Τετράγωνο 187, το οποίο προορίζεται για πάρκο και η κατασκευή του αναμένεται να ξεκινήσει καθώς και το Οικοδομικό Τετράγωνο που στεγάζει το κτίριο του ΚΕΓΕ.

Σημαντικό πλεονέκτημα είναι η επίπεδη μορφολογία της περιοχής, ενώ γειτνιάζει στο δυτικό της τμήμα με το λόφο του Προφήτη Ηλία και με το Δημοτικό Στάδιο Καλαμπάκας.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	
Πλεονεκτήματα - Δυνατά Σημεία	Μειονεκτήματα - Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> <li>Επίπεδο Ανάγλυφο</li> <li>Γειτνίαση με εξωστικούς Χώρους Πρασίνου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μη εφαρμογή του Σχεδίου (Δρόμοι)</li> <li>Απομονωμένος Οικιστικός Ιστός</li> </ul>

Πίνακας 6: Ανάλυση Εσωτερικού Περιβάλλοντος Περιοχής 6

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

### 3. ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΕΡΕΥΝΑ

#### 3.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Στα πλαίσια της εργασίας, θεωρήθηκε ορθόν, πριν από τις προτάσεις που θα παρουσιαστούν από τη γράφουσα, να ληφθεί κι ένα δείγμα από τους κατοίκους, ώστε να αποκτηθεί και μια γενική εικόνα της άποψης των κατοίκων για την πόλη τους.

Για τη συλλογή του υλικού χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος του "ερωτηματολογίου" αποτελούμενο από κλειστές ερωτήσεις για να διευκολύνει τους ερωτηθέντες.

Το ερωτηματολόγιο συμπεριέλαβε εννιά (9) ερωτήσεις, μικρός αριθμός, αφού ο στόχος της επιτόπιας έρευνας ήταν η απλή διαπίστωση όσον αφορά την ικανοποίηση του κατοίκου και τις αλλαγές στην πόλη που θεωρεί απαραίτητες ή όχι.

Συνολικά, μοιράστηκαν 240 ερωτηματολόγια, σε 144 γυναίκες και 106 άνδρες συγκεκριμένα, ηλικίας 16 ετών και άνω.

#### 3.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Το πόρισμα που βγαίνει από την έρευνα είναι η σχετική ικανοποίηση των κατοίκων από την πόλη τους, με σχεδόν καθολική όμως τη διάθεση για επεμβάσεις στο αστικό περιβάλλον, και δη με τη μορφή αναπλάσεων και παροχής περισσότερων δημοσίων χώρων.

Οι μισοί σχεδόν ερωτηθέντες με ποσοστό 53,3% θεωρούν μέτρια τη διαβίωσή τους στην πόλη, ενώ το 36% δηλώνουν αρκετά έως πολύ ευχαριστημένοι.

Στο σύνολο οι περισσότεροι θεωρούν την πόλη αρκετά έως και πολύ ελκυστική για τον επισκέπτη, αριθμός που αντιστοιχεί στο 51,67%.

Όσον αφορά τη χρήση του Ι.Χ., ο αριθμός των χρηστών υπερέχει με μικρή διαφορά, με καθολική σχεδόν όμως την άποψη, της τάξης του 81,67 % ότι ο λόγος που κάποιος χρησιμοποιεί το αυτοκίνητό του είναι γιατί απλά δεν θέλει να περπατήσει.

Στην ερώτηση που αφορά τα έργα που θα βελτιώσουν την πόλη, ως προτεραιότητα, με ποσοστό περί στο 80% των ερωτηθέντων, θεωρούν τα έργα ανάπλασης έναντι έργων υποδομής, ενώ η συντριπτική πλειοψηφία του 87,5% θέλει την δημιουργία κεντρικού εμπορικού πεζόδρομου.

Το ερωτηματολόγιο κλείνει με την ερώτηση για την προσαρμοστικότητα του Καλαμπακιώτη κάτοικου, με το ποσοστό των 66,67% των ερωτηθέντων να θεωρεί τον Καλαμπακιώτη κάτοικο καθόλου ευπροσάρμοστο.

Συνολικά, από τις απαντήσεις του ερωτηματολογίου, γίνεται απευθείας αντιληπτή η διάθεση του κάτοικου της Καλαμπάκας για ένα δημόσιο χώρο θελκτικό αλλά προσβάσιμο στον κάτοικο.

Στο παράρτημα Γραφημάτων, παρουσιάζονται αναλυτικά τα γραφήματα των απαντήσεων όλου του ερωτηματολογίου.

#### 4. Ο ΣΤΟΧΟΣ ΜΙΑΣ ΘΕΛΚΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΤΟΙΚΟ ΠΟΛΗ

Οι συνιστώσες στις οποίες πρέπει να δίνει σημασία ο πολεοδομικός σχεδιασμός στα πλαίσια αναπλάσεων και του πράσινου σχεδιασμού είναι (Τροβά, 2016):

- Ανάπτυξη κοινωνικότητας και επικοινωνίας : Το οικοδομικό τετράγωνο, η γειτονιά ή η συνοικία, πρέπει να διαδραματίζουν βασικό ρόλο στη δημιουργία ενός πλαισίου για ανθρώπινη επαφή και συμμετοχή. Ο δημόσιος χώρος πρέπει να ανακτηθεί, να χρησιμοποιηθεί πάλι ως τόπος όπου αναπτύσσονται η αίσθηση της κοινότητας και η κοινωνική δράση και ζωτικότητα

- Πολυλειτουργικότητα και ανάμειξη χρήσεων γης: Η αρχή των μικτών χρήσεων πρέπει να προωθείται ιδιαιτέρως στα κέντρα των πόλεων, ώστε να εισάγεται μεγαλύτερη ποικιλία και ζωτικότητα στον αστικό ιστό. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει να εξασφαλίζει ένα ικανοποιητικό φάσμα επιλογών στον πολίτη σε σχέση με την απασχόληση, την κατοικία, τις μετακινήσεις και την αναψυχή, συντελώντας έτσι στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη.

- Κυκλοφορία και μεταφορές : Η βελτίωση της προσπελασιμότητας προϋποθέτει την αναγνώριση ότι οι χρήσεις γης και ο σχεδιασμός μεταφορών δεν μπορεί να αντιμετωπίζονται ως διαφορετικές λειτουργίες. Η ανάγκη του πληθυσμού να μετακινείται πρέπει να μειωθεί με προσεκτική αντιμετώπιση της θέσης και της έντασης των δραστηριοτήτων και την προώθηση περιοχών μεικτής χρήσης μαζί με την ανάπτυξη επαρκούς συστήματος μεταφορών.

- Διατήρηση και ανάδειξη του χαρακτήρα των πόλεων: Η έννοια της πόλης ως γενέτειρας του πολιτισμού έχει εδραιωθεί διαμέσου των αιώνων και έχει ενσωματωθεί στο φυσικό χαρακτήρα όλων των ιστορικών πόλεων. Για να συνεχίσει η πόλη την πολιτιστική της ακτινοβολία ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει να αποβλέπει στη διατήρηση των παραδοσιακών στοιχείων και της ταυτότητας του αστικού περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένων των κτιρίων, των ιστορικών συνοικιών, των ελεύθερων χώρων και των περιοχών πρασίνου. Αυτά τα στοιχεία πρέπει να ενσωματωθούν μέσα σε συνεχή δίκτυα βασισμένα στις αρχές του αστικού σχεδιασμού.

- Νέες τεχνολογίες: Ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει να ενθαρρύνει τη βέλτιστη χρήση της πληροφορικής, με ίση πρόσβαση για όλους, ώστε να προκύπτει η μέγιστη ωφέλεια για τον πολίτη. Επίσης, πρέπει να εξετάζει τις δυνατότητες αποκέντρωσης των δραστηριοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη τις νέες τεχνολογίες.

Όπως αναφέρεται και στον τίτλο, η παρούσα εργασία πραγματεύεται παρεμβάσεις και αναπλάσεις στην πόλη της Καλαμπάκας, οι οποίες θα έχουν ως αποτέλεσμα μια πόλη φιλική προς το κάτοικο. Μια πόλη, η οποία θα βγάλει τον κάτοικο στο δημόσιο χώρο, θα σέβεται όλες τις ομάδες ατόμων, θα δώσει χώρο στον πεζό, στον ποδηλάτη, θα προστατεύει το περιβάλλον και θα αναδεικνύει την τοπική της ταυτότητα. Αναφερόμαστε δηλαδή σε μια πόλη η οποία θα προωθεί ουσιαστικά την βιώσιμη ανάπτυξη και βιώσιμη κινητικότητα.

Με τελικό στόχο όλα τα παραπάνω, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις θεμιτές συνιστώσες του πολεοδομικού σχεδιασμού που προαναφέρθηκαν, τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την επιτόπια έρευνα, καθώς και την περιγραφή της πόλης, *οι παρεμβάσεις που θα προταθούν στο συγκεκριμένο τεύχος για τη μετατροπή της Καλαμπάκας σε μια φιλική και ενδιαφέρουσα για τον κάτοικο πόλη, θα υπόκεινται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο με τους εξής άξονες:*

- 1. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα**
- 2. Ενίσχυση της γειτονιάς**
- 3. Ανάδειξη Ελεύθερων-Πράσινων Χώρων**
- 4. Νέα Αστικά Τοπία**

#### 4.1 ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί μια σύγχρονη τάση για τον σχεδιασμό των μεταφορικών συστημάτων βασισμένη στο τρίπτυχο της οικονομικής (βέλτιστες οικονομικές λύσεις), περιβαλλοντικής (βελτίωση της ποιότητας ζωής) και κοινωνικής βιωσιμότητας (εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης για όλους) (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου κ.α., 2007).

Ο σημαντικότερος σκοπός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι η μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου με την αντικατάστασή του από άλλα μέσα μεταφοράς τα οποία είναι φιλικά με το περιβάλλον. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού θα πρέπει να γίνεται ένας ενιαίος σχεδιασμός των πόλεων που θα επιτρέπουν την αύξηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης και θα αποθαρρύνουν τους κατοίκους με κάποιους τρόπους για να μην χρησιμοποιούν Ι.Χ. αυτοκίνητα. Όπως αναφέρει και ο Banister (2008), σκοπός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας δεν είναι η απαγόρευση της χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτου αλλά ο σχεδιασμός των πόλεων με τέτοιο τρόπο ώστε οι άνθρωποι να μην χρειάζεται να έχουν αυτοκίνητο (Κανατζιά, 2017).



Για τον ορθό σχεδιασμό και τη σωστή λειτουργία ενός συστήματος αστικών μεταφορών απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η ισορροπία ανάμεσα στο οδικό δίκτυο στο οποίο μετακινούνται τα οχήματα και στους προσφερόμενους χώρους στάθμευσης αυτού δηλαδή η πρόβλεψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης πλησίον περιοχών που συγκεντρώνουν πολλές κυκλοφοριακές ροές όπως τα οικιστικά κέντρα, τόποι αναψυχής (αθλητικές εγκαταστάσεις, κέντρα διασκέδασης, κ.α.).

Η επίτευξη της αστικής κινητικότητας, στα πλαίσια του σχεδιασμού των μεταφορών, μπορεί να προωθηθεί μέσω των α) Πεζοδρόμων-Ποδηλατόδρομων β) Δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας και γ) Μικτών Χώρων.

#### 4.1.1 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ- ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ

Οι πεζοί είναι ο κύριος παράγοντας της ζωντάνιας μιας πόλης. Ο σχεδιασμός κατά τρόπο ώστε το μέγιστο δυνατό ποσοστό των μετακινήσεων να γίνεται με τα πόδια είναι ένας από τους μεγάλους στόχους για τη βιωσιμότητας της πόλης (Αραβαντινός, 2007).

Η πεζοδρόμηση των περιοχών του κέντρου απέδειξε ότι έχει πολλά θετικά. Η ύπαρξη πεζοδρόμων τόσο στο κέντρο της πόλης όσο και στο επίπεδο γειτονιάς, καθιστούν την πόλη φιλική και προσιτή για όλους εκείνους που διατίθενται να περπατήσουν (European Commission, 2004). Σε γενικές γραμμές τα πλεονεκτήματα της πεζοδρόμησης μπορούν να καταταχθούν σε τρεις κατηγορίες (ΥΠΕΚΑ, 2010):

- Οικονομικά οφέλη

Η εφαρμογή της πεζοδρόμησης συμβάλλει θετικά στην οικονομία, τόσο του τοπικού όσο και του ευρύτερου περιβάλλοντος της πόλης. Ειδικότερα, οι εμπορικές δραστηριότητες επωφελούνται περισσότερο από τις πεζοδρομήσεις, καθώς ο περιορισμός των ΙΧ αυξάνει τον κύκλο εργασιών των καταστημάτων. Παράλληλα, αυξάνεται η αξία των ακινήτων στις περιοχές των πεζοδρομήσεων. Αυτό συμβαίνει λόγω της διευκόλυνσης που παρέχεται για την προσέλευση πεζών και για επισκέψεις σε καταστήματα και αγορές. Επιπλέον, οι πεζοδρόμοι αποτελούν μέρος αναψυχής και προσέλκυσης κατοίκων και τουριστών, λόγο του ποιοτικού περιβάλλοντος που παρέχουν.

- Περιβαλλοντικά οφέλη

Οι πεζοδρομήσεις βοηθούν στην μείωση της ηχορύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Προωθείται το περπάτημα, η χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς και περιορίζονται τα Ι.Χ. αυτοκίνητα. Επιπλέον, διατίθεται



περισσότερος αστικός χώρος για φύτευση και βελτίωση του οδικού εξοπλισμού.

- Κοινωνικά οφέλη

Η πεζοδρόμηση συμβάλλει στην προώθηση του περπατήματος ως τρόπου μεταφοράς αλλά και άσκησης. Η αύξηση του περπατήματος οδηγεί σε μια σειρά από σωματικά οφέλη όπως μείωση του κινδύνου από καρδιακές παθήσεις, ενίσχυση των οστών κ.α. Επίσης, οι πεζόδρομοι αποτελούν χώρους ψυχαγωγίας και δημιουργούν ένα περιβάλλον κατάλληλο για οργάνωση κοινωνικών δραστηριοτήτων. Τέλος, ο διαχωρισμός του δρόμου συμβάλλει στην ασφάλεια των πεζών.

Όσον αφορά το ποδήλατο, είναι το πιο ήπιο μηχανικό μεταφορικό μέσο. Είναι οικολογικό, οικονομικό και εξασφαλίζει αυτονομία μετακίνησης. Το χαμηλό του κόστος, η προσαρμοστικότητά του σε οποιαδήποτε κατάσταση και η μικρή επιφάνεια που καταλαμβάνει, το καταστούν ένα πολύ αξιόλογο μέσο μεταφοράς. Επί πλέον, συμβάλουν στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στη βελτίωση του περιβάλλοντος με τη μείωση των ρύπων και του θορύβου (Φραντζεσκάκης κ.α., 1997).

Οι ποδηλατόδρομοι κατατάσσονται σε τρεις κλάσεις, ανάλογα με την διαμόρφωση τους ώστε να μειώνουν την πιθανότητα εμπλοκών με την υπόλοιπη κυκλοφορία. Έτσι έχουμε την Κλάση I, όπου ένα απομονωμένο εύρος κατάληψης του οδοστρώματος για αποκλειστική χρήση του ποδηλάτου, την Κλάση II, όπου έχουμε ένα ιδιαίτερο εύρος κατάληψης που εξυπηρετεί μία ή δύο λωρίδες ποδηλάτου μέσα στο οδόστρωμα μιας οδού και το οποίο μπορεί να ορίζεται με την βοήθεια κατάλληλης διαγράμμισης και σήμανσης και τέλος έχουμε την Κλάση III όπου χρησιμοποιείται το ίδιο εύρος κατάληψης του οδοστρώματος που χρησιμοποιούν και τα αυτοκίνητα ή οι πεζοί προσδιορισμένο ωστόσο με κατάλληλη σήμανση στο οδόστρωμα ή με χρήση πινακίδων (Φραντζεσκάκης κ.α., 1997).

Ο χώρος και οι υποδομές στάθμευσης των ποδηλάτων είναι γενικά επιβεβλημένες (Βλαστός, 1997). Είναι σαφές πως όσο ο σχεδιασμός του δικτύου ποδηλάτων γίνεται σύμφωνα με τις κατάλληλες προδιαγραφές ασφαλείας και άνεσης, τόσο αυξάνεται η ελκυστικότητα του μέσου. Έτσι χώρες όπως η Δανία και η Ολλανδία που δίνουν ιδιαίτερη σημασία στις υποδομές για το ποδήλατο (σωστός σχεδιασμός και ένταξη στον αστικό χώρο, πρόβλεψη ειδικών χώρων στάθμευσης και δυνατότητα για

συνδυασμένες μετακινήσεις) παρουσιάζουν ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση με το ποδήλατο (Ανδικοπούλου κ.α., 2007).

#### 4.1.2. ΉΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Όταν η έμφαση μετατίθεται στη μείωση των οχλήσεων που προκαλεί το αυτοκίνητο και κυρίως στην ελάττωση του όγκου και της ταχύτητας της κυκλοφορίας, περνάμε σε πιο συμβατικές τεχνικές που δεν αρκούν για να χαρακτηριστεί ένας χώρος ως *woonerf* ή μικτός χώρος. Οι τεχνικές που χρησιμοποιούνται για τη μείωση της ταχύτητας στο συμβατικό πλαίσιο διαχωρισμού σε πεζοδρόμια και οδόστρωμα, καλύπτουν και την οριζοντιογραφία και τη μηκοτομή και συχνά δεσμεύονται από συγκεκριμένες προδιαγραφές (Κουσιδώνης, 2002).

Οι στόχοι των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας σύμφωνα με τους Ευφραιμίδου και Ιορδανόπουλο (2010) είναι:

- Η παρεμπόδιση των μηχανοκίνητων οχημάτων να χρησιμοποιούν «ακατάλληλες» διαδρομές (εξάλειψη διαμπερούς κυκλοφορίας μέσα από περιοχές αμιγούς κατοικίας).
- Η βελτίωση της ασφάλειας της οδού για τους πλέον ευάλωτους χρήστες της (παιδιά, ποδηλάτες και άτομα με ειδικές ανάγκες).
- Η μείωση του αριθμού και της σοβαρότητας των ατυχημάτων.
- Η μείωση του θορύβου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- Η εξοικονόμηση χώρου για δραστηριότητες, που δε σχετίζονται με την κυκλοφορία (κίνηση – στάση πεζών, παιδικό παιχνίδι κλπ.).
- Ο εξωραϊσμός του δρόμου, με πιθανές θετικές επιπτώσεις σε τοπικές οικονομικές και πολιτιστικές δραστηριότητες.
- Η αύξηση πρασίνου στις οδούς και η ενθάρρυνση οικολογικά επιθυμητών μέσων μεταφοράς, όπως το ποδήλατο.

Έτσι τα σημεία που εφαρμόζονται σήμερα τα μέτρα είναι (Ανδικοπούλου κ.α., 2007):

- Περιοχές κατοικίας
- Συλλεκτήριες οδούς και ιστορικά κέντρα πόλεων
- Πόλεις και χωριά όπου υπάρχει περιφερειακή ανάπτυξη
- Κύριες αρτηρίες, οι οποίες διασχίζουν κεντρικές περιοχές μικρών οικισμών
- Οδούς που βρίσκονται σε περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές

#### 4.1.3 ΜΙΚΤΟΙ Η' ΚΟΙΝΟΙ ΧΩΡΟΙ

Σύμφωνα με το Υπουργείο Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου, κοινός ή μικτός χώρος (Shared Space) είναι μια οδός ή ένας δημόσιος- χώρος, ο οποίος είναι σχεδιασμένος με τέτοιο τρόπο ώστε να βελτιώνει την κυκλοφορία και άνεση των πεζών, μειώνοντας ταυτόχρονα την κυριαρχία των μηχανοκίνητων οχημάτων και επιτρέποντας σε όλους τους χρήστες να μοιράζονται το χώρο.

Το βασικό στοιχείο του σχεδιασμού των μικτών χώρων είναι η απομάκρυνση της παραδοσιακής διάκρισης ανάμεσα στο πεζοδρόμιο και το δρόμο, παρέχοντας έτσι περισσότερο χώρο για τους πεζούς. Στους δρόμους αυτούς τα σήματα κυκλοφορίας, τα εμπόδια και γενικά οι οδικές σημάνσεις περιορίζονται στο ελάχιστο με βασικό στόχο τα μηχανοκίνητα οχήματα και οι πεζοί να χρησιμοποιούν τον ίδιο χώρο χωρίς να ενοχλείται κανένας από τους δύο. Σε αντίθεση με τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας, οι κοινοί ή μικτοί χώροι

κυκλοφορίας δεν επικεντρώνονται στον περιορισμό της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και της ταχύτητας τους, αλλά στοχεύουν την εθελοντική αλλαγή της συμπεριφοράς όλων των χρηστών του οδικού δικτύου, μέσα από τον κατάλληλο σχεδιασμό και την διαμόρφωση του δημόσιου χώρου. Η βελτιωμένη συμπεριφορά κυκλοφορίας θα πρέπει να επιτευχθεί με την αντικατάσταση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, από άτυπους κοινωνικούς κανόνες (Gerlach, Methorst, Boenke, & Leven, 2017).

Η ιδέα «των χώρων με χρήση από κοινού» μοιάζει αντιφατική από πολλές απόψεις καθώς η κατασκευή των δρόμων φαίνεται επικίνδυνη ωστόσο οι χώροι αυτοί είναι ασφαλέστεροι. Η έλλειψη οδικής σήμανσης δημιουργεί ένα αίσθημα ανασφάλειας, το οποίο οδηγεί σε εντονότερη εγρήγορση και συνεπώς ασφαλέστερη συμπεριφορά των χρηστών του δρόμου. Αυτό έχει ως επακόλουθο όχι μόνο τη μείωση των ταχυτήτων και των ατυχημάτων αλλά και την άμεση επικοινωνία μεταξύ των χρηστών της οδού για παραχώρηση προτεραιότητας προκειμένου να διασχίσουν την περιοχή με ασφάλεια (FMECD, 2005).

#### Μέτρα Αστικής Κινητικότητας

Υπάρχουν πολλοί τρόποι με τους οποίους μπορούμε να μειώσουμε την ταχύτητα, τον κυκλοφοριακό φόρτο αναβαθμίζοντας ταυτόχρονα το αστικό περιβάλλον.

Πρωταρχική δράση αποτελεί η δημιουργία ενός εκτεταμένου-όσο το δυνατόν- δικτύου πεζοδρόμων -και ποδηλατοδρόμων, το οποίο θα ενισχύει τις πιο φιλικές προς το

περιβάλλον μετακινήσεις. Οι πεζόδρομοι μπορεί να είναι αμιγείς είτε να επιτρέπουν τη διέλευση τροχοφόρων για κάποιες ώρες.

Στην περίπτωση προώθησης οδών ήπιας κυκλοφορίας, μέτρα για τη μείωση της ταχύτητας είναι οι αλλαγές στην υψομετρική διαμόρφωση των οδών όπως τα σαμαράκια, και τα πλατώ και αλλαγές στην ευθυγραμμία των οδών με κυκλικούς κόμβους και ελικοειδή διαδρομές.

Η μείωση του πλάτους του οδοστρώματος με την τοποθέτηση ψηλών αντικειμένων εκατέρωθεν αυτού όπως φωτιστικά και δένδρα, οι αλλαγές στην επιφάνεια των οδών, καθώς και η επίπλωση τους με τοποθέτηση καθισμάτων και με φύτευση δένδρων και χαμηλής βλάστησης, αποτελούν τρόπους μείωσης της ταχύτητας των τροχοφόρων, προωθούν τον πεζό και τον ποδηλάτη και αναβαθμίζουν ταυτόχρονα το περιβάλλον.

#### 4.2. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ

Έχει υποστηριχθεί ότι το κλειδί, ως ρεαλιστικότερη πρόταση, για την ανάπτυξη αστικών και βιώσιμων περιοχών βρίσκεται στην ενθάρρυνση της ανάπτυξης στο επίπεδο της γειτονιάς.



Εικόνα 11: Απεικόνιση μιας γειτονιάς

Πηγή: [http://parc.my/neighborhood\\_connections](http://parc.my/neighborhood_connections)

Η υπεράσπιση του επιπέδου της γειτονιάς δεν θα πρέπει να απορρίπτει τη σημασία του υψηλότερου επιπέδου σχεδιασμού, ωστόσο δείχνει ξεκάθαρα την αποτυχία των κεντροποιημένων συστημάτων διακυβέρνησης να ανασυγκροτήσουν οικονομικά και κοινωνικά τις γειτονιές. (Δέφνερ, 2012)

Το όραμα της πόλης του 21ου αιώνα είναι, σύμφωνα με τις γενικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η επιστροφή στη γειτονιά. Η συμμετοχή των πολιτών στη

διαμόρφωση της γειτονιάς τους οφείλει να είναι ουσιαστική με δικαίωμα ψήφου, όχι απλά διοικητική, δηλαδή δικαίωμα διαμαρτυρίας. Από τη γειτονιά πρέπει να ξεκινάει ο σχεδιασμός, δηλαδή πρέπει να προκύψει ο συμμετοχικός σχεδιασμός.

Η ποιότητα και η βιωσιμότητά των γειτονιών είναι γνωστό ότι επηρεάζει την ποιότητα ζωής των ανθρώπων, ειδικά όσον αφορά τις αντιλήψεις σχετικά με το πού ζουν, την ικανοποίησή τους για τη στέγαση και τα συναισθήματα τους για τους υπόλοιπους ανθρώπους και τον τόπο (Davidson et. al., 2013).

Ο σχεδιασμός τους με οικολογικό χαρακτήρα μπορεί να αναβαθμίσει την υπάρχουσα αστική συγκρότηση, να διαμορφώσει το μικροκλίμα της περιοχής και να δημιουργήσει ποιοτικούς χώρους διαβίωσης, αποτελώντας τμήμα μιας γενικότερης βιοκλιματικής πολιτικής πάνω στον πολεοδομικό σχεδιασμό και στην αρχιτεκτονική σύνθεση. (Μαρκουλάκης, 2013)

Σκοπός στις νέες βιώσιμες γειτονιές είναι η βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, ο έλεγχος των δαπανών σε επίπεδο γειτονιάς και η εφαρμογή μεθόδων οργάνωσης, και έλεγχου της αστικής εξάπλωσης.

Πιο συγκεκριμένα με τις μεταβολές σε επίπεδο γειτονιών (Valdieu ,2003) :

- αναπτύσσονται οι αστικές δραστηριότητες και η συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων,
- καλλιεργείται η αστική συνείδηση και οι κάτοικοι έχουν πιο έντονο το αίσθημα της οικειότητας, καθώς μοιράζονται ένα κοινό αστικό χώρο,
- ενισχύεται η ενεργός κοινωνική και πολιτική συμμετοχή των πολιτών και η τοπική αλληλεγγύη, και τέλος,
- προάγεται η συλλογική διαχείριση της δημόσιας ιδιοκτησίας: με τη συμμετοχή των κατοίκων στη βελτίωση του περιβάλλοντος διαβίωσής τους και στην αξιολόγηση των σχεδίων που αφορούν την γειτονιά στην οποία κατοικούν

Στην παρούσα εργασία η έννοια της "ενίσχυση της γειτονιάς" αντιστοιχεί σε επεμβάσεις στην εκάστοτε γειτονιά, με τη μορφή σημειακών παρεμβάσεων, στις οποίες γειτονιές δεν είναι εφικτό να δοθούν άλλες, μεγαλύτερες κλίμακας λύσεις.

Οι επεμβάσεις αυτές μπορεί να είναι είτε πρωτοβουλία κατοίκων, είτε επέμβαση από την τοπική αρχή.

#### 4.2.1 ΤΑ ΠΑΡΚΑ ΤΣΕΠΗΣ (POCKET PARKS)

Τα πάρκα τσέπης (pocket parks) είναι παρέμβαση μικρής μεν κλίμακας (ανθρώπινη κλίμακα), «στρατηγικής» όμως σημασίας και αναγκαιότητας σε επίπεδο γειτονιάς (το κύτταρο που κρατάει ζωντανή μια πόλη).

Το πάρκο τσέπης είναι μικρό σε έκταση πάρκο ελεύθερα επισκέψιμο από όλους τους πολίτες. Σε μέγεθος θα μπορούσε να είναι όσο ένα μικρό οικόπεδο, κάποιος ακανόνιστος σε σχήμα αστικός ανοικτός χώρος, μέχρι κάτι λιγότερο από το μισό ενός γηπέδου ποδοσφαίρου (κάτω από 2,5 στρέμματα).



Εικόνα 12 :DIY Πάρκο Τσέπης στην Οδό Φερών, Αθήνα

<http://worldagronomists.blogspot.gr/2017/08/t-pocket-parks.html>

Κατάλληλοι χώροι για «διαμόρφωση» σε πάρκα τσέπης είναι κενές επιφάνειες «οπτικά ανεμπόδιστες», κατά προτίμηση ελεύθερες από τις 2 ή τις 3 πλευρές τους, αλλά και χώροι «εσοχές σε δομημένο τετράγωνο» με άνοιγμα μόνο της μιας πλευράς. Οποιοσδήποτε διαθέσιμος ανοικτός χώρος (πρώην παρκινγκ, δομήσιμο ή μη δομήσιμο οικόπεδο, ακάλυπτοι χώροι, και κάθε είδος αστικού κενού και ταρατσες με επαρκή επιφάνεια και στατική επάρκεια) μπορούν να μεταμορφωθούν σε πάρκα τσέπης αλλά και να μεταμορφώσουν την πόλη, τις συνθήκες ζωής και τις αντιστάσεις της σε ακραίες περιβαλλοντικές συνθήκες (υψηλές θερμοκρασίες, πλημμύρες, κλπ).

Οι χώροι αυτοί που στην Ευρώπη αποκαλούνται «πράσινες σταγόνες στην πόλη» (green drops in the city) προσφέρονται για ξεκούραση, συναντήσεις φίλων, γειτόνων και επαγγελματιών από την άμεση αστική περίμετρο (για τα διαλλείματα ωραρίων εργασίας), για κολατσιό, για διάβασμα, ως παιδότοποι και για συνάξεις πολιτών. Οι αποστάσεις με τα πόδια προς τα πάρκα τσέπης προτείνονται να είναι περίπου στα 5 με 10 λεπτά από το σημείο κατοικίας ή της εργασίας (Σεκλιζιώτης κ.α., 2018).

Τα οφέλη των Πάρκων Τσέπης είναι κυρίως τα παρακάτω:

- Οικολογικά οφέλη: μπορεί να είναι περιορισμένα λόγω της μικρής τους κλίμακας όμως δεν παύουν να συμβάλλουν στο φιλτράρισμα του αέρα από τη σκόνη και τους ρύπους, όπως επίσης και στη μείωση κάθε είδους θορύβου. Ταυτόχρονα αυξάνει τη βιοποικιλότητα στον αστικό χώρο δρώντας ως καταφύγιο κυρίως για πουλιά που δε συναντώνται συχνά στις πόλεις.
- Κοινωνικά οφέλη: Η δημιουργία τους έχει κοινωνικά-ψυχολογικά οφέλη καθώς διαμορφώνονται μέσα από την άμεση συμμετοχή των κατοίκων και την ενεργή συνεργασία τους με την πολιτεία. Έτσι ενδυναμώνεται η ταυτότητα της γειτονιάς και βελτιώνεται η συνοχή της.
- Λειτουργικά οφέλη: οι γειτονιές παρουσιάζουν μικρότερο βαθμό αναγκαιότητας από τα μεγαλύτερα κέντρα της πόλης όσον αφορά την αναψυχή ή άλλες δραστηριότητες αφού στη γειτονιά τους μπορούν να εξυπηρετηθούν άμεσα και χωρίς ιδιαίτερες μετακινήσεις.
- Οικονομικά οφέλη: μακροπρόθεσμα οι γειτονιές στις οποίες υπάρχουν Πάρκα Τσέπης έχουν αυξηθεί οι αξίες γης αλλά και η προσέλκυση επισκεπτών.

Είναι σημαντικό να υπάρχει αποτελεσματική επικοινωνία ανάμεσα στους σχεδιαστές του χώρου και στους μελλοντικούς χρήστες, καθώς η μορφή και το περιεχόμενο του Πάρκου θα πρέπει να προκύπτουν από τις ανάγκες των χρηστών και να τις εξυπηρετούν (Μακρυγιάννη, 2017)

Η αποδοχή των πάρκων τσέπης από την άμεση γειτονιά και από τις κοινωνικές ομάδες κατοίκων και εργαζομένων που διέρχονται από την συγκεκριμένη τοποθεσία των πάρκων είναι πάντοτε θετική κατά συντριπτική πλειοψηφία. Παρόμοια εγχειρήματα στο εξωτερικό αλλά και στη χώρα μας πιστοποιούν τη διαπίστωση αυτή και κάνουν τα Πάρκα Τσέπης ιδιαίτερα επιθυμητά και δημοφιλή. Επισημαίνεται η ενεργός συμμετοχή των πολιτών σε όλες τις φάσεις του εγχειρήματος (επιλογής χώρων, προετοιμασία, διαμόρφωση, παρουσίαση, χρήση και συντήρηση) γεγονός που κάνει



τα πάρκα τσέπης ακόμα πιο γνωστά και δημοφιλή και τα καθιστά ζωτικά «κύτταρα» ανοικτού χώρου στην πόλη (Σεκλιζιώτης κ.α., 2018).



Εικόνα 13 :Πάρκο Τσέπης στην Οδό Στενημάχου-Κκωνσταντινουπόλεως, Αθήνα

<http://worldagronomists.blogspot.gr/2013/03/100.html>

#### 4.2.2 ΑΣΤΙΚΗ ΓΕΩΡΓΙΑ

Το σύνολο των πρακτικών που είναι γνωστή ως ‘αστική γεωργία’ αποτελεί ένα κοινωνικό κίνημα που διεκδικεί ενεργά έλεγχο πάνω στην παραγωγή και την κατανάλωση τροφίμων με τη δημιουργία συνδέσεων μεταξύ ανθρώπων και περιβάλλοντος αλλά και ενίσχυση των κοινωνικών σχέσεων μεταξύ των πολιτών (Thom M.,2006).

Από διάφορους παγκόσμιους οργανισμούς προσδιορίστηκε ως εξής:

*Η αστική γεωργία είναι ένας κλάδος που εντοπίζεται σε ενδο-αστικές ή περιαστικές περιοχές μιας πόλης ή μιας μητρόπολης, η οποία αναπτύσσει, επεξεργάζεται και διανέμει μια ποικιλία τροφίμων και μη εδώδιμων προϊόντων χρησιμοποιώντας σε μεγάλο βαθμό ανθρώπινους και υλικούς πόρους, προϊόντα και τις υπηρεσίες που βρίσκονται μέσα και γύρω από την αστική περιοχή, και στη συνέχεια την παροχή προϊόντων και υπηρεσιών ευρύτερα της εν λόγω αστικής περιοχής (Mougeot, 2000).*

Ένας άλλος ορισμός είναι επίσης ο εξής:



"Η αστική και περιαστική γεωργία αφορά στην παραγωγή, διανομή και εμπορία των τροφίμων και άλλων προϊόντων εντός των μητροπολιτικών περιοχών (που περιλαμβάνει χώρους σχολικών συγκροτημάτων, αυλές, δώματα και καινοτόμες μεθόδους παραγωγής τροφίμων που μεγιστοποιούν την παραγωγή σε μια μικρή περιοχή) και στην περιφέρεια τους. Αποτελεί μια σύνθετη δραστηριότητα, αντιμετωπίζοντας ζητήματα σχετικά με την ασφάλεια των τροφίμων, την ανάπτυξη των κοινοτήτων, την περιβαλλοντική αειφορία, το σχεδιασμό της χρήσης γης και τη διατήρηση γεωργικών εκτάσεων." ( Hodgson et al., 2011)

Ο σκοπός της αστικής γεωργίας μπορεί να είναι η δημιουργία κοινοτικού ή εκπαιδευτικού κήπου, κήπου για εμπορική εκμετάλλευση καθώς και η προσωπική κατανάλωση μέσω ιδιωτικού κήπου.



Εικόνα 14 : Αστικός Λαχανόκηπος στη Θεσσαλονίκη

Πηγή: <http://greenagenda.gr/θεσσαλονίκη-ο-αστικός-λαχανόκηπος-με/>

Εκτός από τα περιβαλλοντικά και τα οικονομικά οφέλη, κάποια από τα κοινωνικά οφέλη που έχουν αναδυθεί μέσω της αστικής καλλιέργειας, είναι τα εξής:

- δημιουργία ασφαλών χώρων και μείωση της φθοράς. Οι κοινοτικοί κήποι και οι αστικές εκμεταλλεύσεις δημιουργούν ασφαλείς χώρους για την αναδημιουργία και τη βελτίωση του φυσικού χώρου της γειτονιάς. Οι κήποι και τα αγροκτήματα ομορφαίνουν τις γειτονιές ενώ δημιουργούν ασφαλείς

χώρους που είναι λιγότερο πιθανό να βανδαλιστούν ή να παραβιαστούν (Golden, 2013).

- αναγέννηση κοινοτήτων. Τα προγράμματα καλλιέργειας τροφίμων μπορούν να δράσουν ως το επίκεντρο της κοινότητας με στόχο την συγκέντρωση πολιτών, τη γέννηση του αισθήματος του “μπορώ να πράξω” και επίσης να βοηθήσουν στη δημιουργία της τοπικής διάκρισης, της αίσθησης ότι κάθε ένα μέρος, όσο συνηθισμένο και να είναι, είναι ξεχωριστό και έχει τη δική του αξία (Garnett, 1996). Πιο εμφανής είναι η επίδραση της αστικής γεωργίας στις κοινότητες και στη ζωή των κατοίκων που συμμετέχουν σε αυτή. Η αστική γεωργία ξεπερνά το πεδίο της καλλιέργειας τροφίμων καθώς λειτουργεί ως παράγοντας αναγέννησης των κοινοτήτων. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τους κοινοτικούς κήπους, οι οποίοι αποτελούν σημαντικούς χώρους συγκέντρωσης και κοινωνικοποίησης. Ενισχύεται η αυτοδιάθεση, η αυτοδυναμία και ο ακτιβισμός.
- ευκαιρίες εκπαίδευσης και ανάπτυξης νέων. Άλλο κοινωνικό όφελος της αστικής γεωργίας είναι η δυνατότητα για μαθησιακές εμπειρίες, εκπαιδευτικά προγράμματα και ευκαιρίες ανάπτυξης νέων. Ενισχύονται οι γνώσεις γύρω από περιβαλλοντικά ζητήματα, την ηθική, τη βιωσιμότητα και τα συστήματα τροφίμων (Golden, 2013).
- μείωση του κοινωνικού διαχωρισμού. Η αστική παραγωγή τροφίμων παρέχει έναν πολύ καλό τρόπο για την απασχόληση συχνά περιθωριοποιημένων ομάδων, όπως οι γυναίκες, εθνικές μειονότητες και οι ηλικιωμένοι, σε δραστηριότητες κοινωνικοποίησης και δημιουργίας. Οι αστικές καλλιέργειες συχνά επίσης παρέχουν και ένα πολύτιμο τρόπο για την έκφραση και την εξωτερίκευση τοπικών και εθνικών ταυτοτήτων (Viljoen, Bohn & Howe, 2005).

Η Αστική Γεωργία μπορεί να πάρει τη μορφή Αστικών Οπωρώνων, Αστικών Λαχανόκηπων ακόμη και Σχολικών Κήπων.

#### 4.3 ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ

Με τον όρο «ελεύθεροι αστικοί χώροι», εννοούμε τις χωροθετήσεις του πολεοδομικού σχεδίου στις οποίες δεν προβλέπεται κατασκευή κτιρίων, είναι οι χώροι που δίνονται στους χρήστες και είναι ανοικτοί στις ελεύθερα διαλεγμένες και αυθόρμητες

δραστηριότητες, τις μετακινήσεις ή ακόμα και την οπτική εξερεύνηση. Έτσι, στους ελεύθερους χώρους μιας πόλης ανήκουν τόσο οι αδόμητες δημόσιες εκτάσεις όπως δρόμοι, πεζοδρόμια, πλατείες, πάρκα κ.λ., όσο και τα αδόμητα οικόπεδα, οι ιδιωτικοί κήποι, ακάλυπτοι χώροι κ.λ. Σύμφωνα με τα παραπάνω γίνεται αντιληπτή η μεγάλη έκταση που καταλαμβάνουν στον αστικό ιστό.

Οι δημόσιοι ελεύθεροι χώροι της πόλης εκπληρώνουν δύο διαφορετικούς αλλά και συμπληρωματικούς μεταξύ τους ρόλους. Πρώτον είναι χώροι ανοικτοί προς τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος. Επιτρέπουν δηλαδή την παρουσία και – ως ένα βαθμό τη λειτουργία της φύσης στο δομημένο περιβάλλον. Με αυτόν τον τρόπο έχουν ρυθμιστικό ρόλο όσον αφορά το μικροκλίμα και τη ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης και ταυτόχρονα παρέχουν τη δυνατότητα στους ανθρώπους που ζουν και κινούνται σε αυτή να έρχονται σε άμεση επαφή με τα στοιχεία της φύσης. Ταυτόχρονα είναι δημόσιοι αστικοί χώροι και με αυτή την έννοια κοινωνικοί χώροι. Φέρουν δηλαδή ένα μεγάλο μέρος της κοινωνικής ζωής στην πόλη, ως τόποι επιμέρους κοινωνικών δραστηριοτήτων ή ως χώροι κίνησης-στάσης μέσα στο πλέγμα κελυφών, δραστηριοτήτων και ροών του δομημένου περιβάλλοντος (Λουκόπουλος, 2005).

Οι υφιστάμενοι ελεύθεροι χώροι μιας περιοχής αποτελούν δείκτη της ποιότητας του περιβάλλοντός της. Συχνά είναι άνισα κατανομημένοι στα σύγχρονα πολεοδομικά συγκροτήματα, ενώ η ποσότητα και η ποιότητά τους δεν είναι σταθερή αλλά επηρεάζονται από τις αλλαγές που υφίσταται ο αστικός ιστός στο πέρασμα των χρόνων. Η δύναμη των ελεύθερων χώρων της πόλης, είναι ικανή να ανατρέψει πολλά από τα περιβαλλοντικά προβλήματα και να δημιουργήσει ευνοϊκό έδαφος για δομικές και λειτουργικές αλλαγές, που θα συμβάλλουν σε ουσιαστική βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις και στα κτίρια.

Ο σχεδιασμός τους οφείλει να έχει ως στόχο την ανάδειξή τους σε ενεργητικούς, πολυλειτουργικούς χώρους, με τη δημιουργία ευχάριστων χώρων κίνησης, συνάντησης, πληροφόρησης και αναψυχής. Έτσι επιτυγχάνεται η εξυπηρέτηση των κοινών αναγκών και η λειτουργικότητα των πόλεων. Το χαρακτηριστικό αυτό, καθιστά την πρόβλεψή τους στοιχείο ορθολογικού χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού (Φίλη, 2015).

Το αστικό και περιαστικό πράσινο αποτελεί δείκτη βιωσιμότητας του αστικού ιστού. Ο τρόπος που οργανώνεται και διαμορφώνεται, δημιουργεί αισθήματα ευαρέσκειας ή δυσαρέσκειας, ασφάλειας ή ανασφάλειας, κινεί το ενδιαφέρον, έλκει ή απωθεί (ΣτΕ.).

Η συμβολή των ελεύθερων χώρων και ειδικότερα των χώρων πρασίνου είναι ιδιαίτερα ευεργετική στη ζωή των κατοίκων μιας πόλης. Κάποιες από τις θετικές επιδράσεις από την ύπαρξή τους είναι (Πουρναρά, 2013):

- *Η αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού κέντρου.* Όταν στους χώρους πρασίνου ενσωματώνονται οι περιοχές κεντρικών λειτουργιών και τα τοπικά κέντρα, βελτιώνεται η προσπελασιμότητά τους και ευεργετούνται από τα οφέλη του αστικού και περιαστικού πρασίνου.
- *Η βελτίωση της αισθητικής του τοπίου.* Αναμορφώνουν τους υπαίθριους χώρους και αναβαθμίζουν την εικόνα και ποιότητα του αστικού τοπίου.
- *Η εξοικονόμηση πόρων.* Με τη διαχείριση των μετακινήσεων, τη λειτουργία της συνεκτικής πόλης και την εξασφάλιση θερμικής και οπτικής άνεσης.
- *Η ψυχική και σωματική υγεία του πληθυσμού.*

### **Δίκτυα Πρασίνου**

Ως χώροι πρασίνου και γενικά ανοιχτοί χώροι (υπαίθριοι) χαρακτηρίζονται οι χώροι που είναι πρόσφοροι για συνάθροιση του κοινού, για μικρές ή μεγαλύτερες εγκαταστάσεις (παιδικών χαρών, σιντριβάνια) και βρίσκονται ενός του αστικού ιστού (Ανανιάδου, 1997).

Ωστόσο, ο βασικός ρόλος που θα πρέπει να προσφέρουν οι χώροι αστικού πρασίνου είναι αυτός της αναψυχής. Είναι επιστημονικά βέβαιο, και συνηθίζεται σε πολλές πόλεις, ο λειτουργικός διαχωρισμός της αναψυχής, σε ενεργητική και παθητική. Πιο συγκεκριμένα, με τον όρο «ενεργητική» θεωρείται η αναψυχή που έχει να κάνει με δράσεις και δραστηριότητες στον ελεύθερο χώρο, ενώ η «παθητική» αναψυχή αφορά τις απολαύσεις που μπορεί να έχει ο καθένας από το φυσικό χώρο (περίπατος, τρέξιμο, ανάπαυση, κ.ά.) (Καρυώτη, 2009).

Η έννοια των δικτύων πρασίνου χρησιμοποιείται για να καθορίσει τις διαδρομές επικοινωνίας που έχουν αναπτυχθεί για σκοπό αναψυχής ή τις καθημερινές διαδρομές που έχουν δημιουργηθεί για το σχολείο, την εργασία την αγορά. Επομένως τα δίκτυα πρασίνου είναι υπάρχουσες διαδρομές που δεν χρησιμοποιούνται για τον αρχικό τους σκοπό αλλά για να ικανοποιήσουν κοινωνικές ανάγκες.

Στην Ευρώπη ο ρόλος των δικτύων πρασίνου είναι σημαντικός και η έννοια τους ευρέως διαδεδομένη διότι συμβάλλουν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής αλλά συμβάλλουν και στην αειφόρο ανάπτυξη. Ο όρος εμφανίστηκε στο τέλος του 19ο

αιώνα . Ήταν αποτέλεσμα δουλείας του Αρχιτέκτονα τοπίου Frederick Law Olmsted στην Αμερική και του Ebenezer Howard στην Αγγλία η κύρια ανάπτυξη του κινήματος παρατηρήθηκε την Αμερική όμως το κίνημα ξεκίνησε από την Ευρώπη. (Λιονάτου,2008)

Τις τελευταίες δεκαετίες η διαχείριση και ο σχεδιασμός του αστικού χώρου απασχολεί σε τέτοιο βαθμό, όπου συναντώνται τάσεις οικολογικού σχεδιασμού των αστικών περιοχών με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος. Οι χώροι πρασίνου που παραδοσιακά ήταν συνυφασμένοι με τα πάρκα, τους κήπους και τις φυσικές περιοχές των πόλεων εξελίσσονται και παίρνουν διαφορετικές μορφές. Στην θέση τους προτείνονται συστήματα χώρων πρασίνου, οικολογικά δίκτυα, διαδρομές πρασίνου, ζώνες πρασίνου και παραποτάμιες ζώνες πρασίνου. Ταυτόχρονα με την δημιουργία πεζοδιαδρομών και ποδηλατοδρόμων επιτυγχάνεται η σύνδεση τους. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα στους κατοίκους να έχουν στην διάθεση τους διαδρομές μεγάλου μήκους για ασφαλείς περιπάτους στο κέντρο και τις γειτονιές των πόλεων. (Λιονάτου, 2008)

Η δημιουργία δικτύων πρασίνου συνοπτικά μπορεί να προσφέρει (Τζώρτζη & Σαρίκου, 2006, Λιονάτου, 2008) :

- Σύνδεση των διαφορετικών λειτουργιών των πόλεων.
- Ευκαιρίες αναψυχής.
- Δυνατότητα σχεδιασμού περιπατητικών διαδρομών και προτροπή των κατοίκων να μετακινηθούν πεζοί.
- Δυνατότητα εμπλουτισμού της βιοποικιλότητας των πόλεων και διευκόλυνση του αποικισμού εγκατάστασης νέων ενδιαιτημάτων (Habitats).
- Βελτίωση της θερμικής άνεσης και του αστικού μικροκλίματος.
- Αναβάθμιση της εικόνας και της ποιότητας του αστικού τοπίου αλλά και του αστικού κέντρου.
- Σωστή διαχείριση των υδάτων και εξοικονόμηση πόρων.

Οι πιο συνηθισμένες χρήσεις που συναντάμε στα δίκτυα πρασίνου είναι :το πράσινο που στόχο έχει την διατήρηση της βιοποικιλότητας στον αστικό ιστό και την σύνδεση του με την φύση, η ψυχαγωγία και αναψυχή των πολιτών, η διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και η ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας της περιοχής καθώς και η μετακίνηση. Για να εξυπηρετηθούν αυτές οι χρήσεις έχουν

δημιουργηθεί τα αντίστοιχα δίκτυα (οικολογικά δίκτυα, δίκτυα αναψυχής, δίκτυα πολιτισμού και ιστορικής μνήμης, δίκτυα αειφορικής μετακίνησης) (Λιονάτου, 2008).

#### 4.4 ΤΑ ΝΕΑ ΑΣΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Ο Αστικός Σχεδιασμός είναι ο συνδυασμός τέχνης κι επιστήμης ο οποίος υπηρετεί τη μορφοποίηση της πόλης και του δημόσιου υπαίθριου χώρου της στοχεύοντας στην παραγωγή δημοφιλούς και βιώσιμου χώρου κι έχει ως αντικείμενο τη φυσική μορφή του αστικού χώρου στις κλίμακες μιας αστικής περιοχής ή μιας πόλης.

Ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού ως μέσον οικονομικής ανάπτυξης έχει συνδυαστεί από τη δεκαετία του '90 και μετά, με τις προσπάθειες των πόλεων να ενθαρρύνουν την ανάπτυξη των νέων μεταβιομηχανικών οικονομικών δραστηριοτήτων (βλ. McNeil and While 2001), όπως επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, υψηλού επιπέδου χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, δημιουργικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τις καλές τέχνες, το σχεδιασμό, και τον πολιτισμό.

Στο πλαίσιο αυτό, η ανάπλαση (urban renewal) και η αναδόμηση (urban redevelopment) υποβαθμισμένων κεντρικών αστικών περιοχών συχνά στοχεύουν στη δημιουργία νέων επικέντρων για την ενθάρρυνση της χωρικής συγκέντρωσης (clustering) μεταβιομηχανικών οικονομικών δραστηριοτήτων (Hutton 2004, Gospodini 2006 and 2009, Γοσποδίνη 2006 και 2008). Υπό το πρίσμα του ανταγωνισμού και του marketing πόλεων, τα νέα επίκεντρα των μεταβιομηχανικών οικονομικών δραστηριοτήτων, προγραμματίζονται και σχεδιάζονται χωρικά, ώστε (α) να λειτουργούν ως νέα τοπόσημα που σηματοδοτούν (hard-branding) το δομημένο περιβάλλον της πόλης (βλ. Gospodini 2002, Evans 2003), (β) να συντάσσουν αστικά τοπία αίγλης, εξουσίας και οικονομικής άνθισης αντιπροσωπεύοντας την ανταγωνιστική αιχμή της πόλης.

Ο σχεδιασμός των νέων επικέντρων των πόλεων έχει συμβάλει στην ανάδυση νέων αστικών τοπίων που κυριαρχούνται από δύο αντιθετικά άκρα: α) την αρχιτεκτονική κληρονομιά με τοπικές αναφορές και β) τον καινοτόμο σχεδιασμό του χώρου με διεθνείς αναφορές. Με αυτή την έννοια, το κυρίαρχο τοπίο της μεταβιομηχανικής πόλης του 21ου αιώνα μπορεί να χαρακτηριστεί ως πολυπυρηνικό και 'διεθνοτοπικοποιημένο' ('glocalised') βλ. (Beriatos and Gospodini 2004, Gospodini 2006, Μπεριάτος και Γοσποδίνη 2006).

Τα νέα επίκεντρα διαφοροποιούνται ως προς α) το είδος των μεταβιομηχανικών δραστηριοτήτων που συγκεντρώνονται σε αυτά, β) τις συμπληρωματικές χρήσεις γης και λειτουργίες γ) τον τρόπο ανάπτυξης, δ) την αρχιτεκτονική και αστική μορφολογία, και μπορούν να ταξινομηθούν σε κατηγορίες (βλ. Hutton 2004, Gospodini 2006, Γοσποδίνη 2006):

(1) Τα ‘επιχειρηματικά επίκεντρα’ δημιουργούνται σε κεντρικές αστικές περιοχές μετά από αναδόμηση (urban redevelopment) και αντιστοιχούν σε χωρικές συγκεντρώσεις επιχειρήσεων ενδιάμεσων χρηματο-οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιρειών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας.

(2) Τα ‘επίκεντρα υψηλού πολιτισμού’ αντιστοιχούν σε χωρικές συγκεντρώσεις πολιτιστικών δραστηριοτήτων (π.χ μουσεία, θέατρα, όπερες, αίθουσες συναυλιών, συνεδριακά κέντρα) ενώ οι συμπληρωματικές λειτουργίες περιλαμβάνουν βιβλιοπωλεία, καφετέριες και εστιατόρια (βλ. Mommas 2004). Είναι συνήθως προϊόντα εν μέρει αστικής ανάπλασης ιστορικών πυρήνων (urban renewal) και εν μέρει αστικής αναδόμησης με νέες κατασκευές. Η χωρική μορφολογία είναι μικτή ενσωματώνοντας την αρχιτεκτονική κληρονομιά με τον καινοτόμο σχεδιασμό του χώρου (βλ. ως παραδείγματα, τη Συνοικία Μουσείων στη Βιέννη, τη Συνοικία Μουσείων στο Ρότερνταμ, τη Συνοικία Μουσείων στη Χάγη, την Πόλη των Τεχνών και των Επιστημών στη Βαλένθια)

(3) Τα ‘επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας’ αποτελούν τα πιο ‘ζωντανά’ τμήματα των ιστορικών κέντρων και αντιστοιχούν σε χωρικές συγκεντρώσεις οικονομικών δραστηριοτήτων αναψυχής (π.χ. clubs ζωντανής μουσικής, καφετέριες, μπαρ και εστιατόρια διεθνούς ή εθνικά εξειδικευμένης κουζίνας). Οι συμπληρωματικές δραστηριότητες περιλαμβάνουν καταστήματα με αντίκες, γραφεία design, ethnic καταστήματα ρούχων, δισκοπωλεία, βιβλιοπωλεία και μικρά avant-garde θέατρα. Οι νέοι χώροι προκύπτουν από αστική ανάπλαση ιστορικών πυρήνων (urban renewal) και κατά συνέπεια, η χωρική μορφολογία αυτών των επικέντρων έχει αναφορές στην τοπική αρχιτεκτονική κληρονομιά.

(4) Τα ‘παραλιακά επίκεντρα πολιτισμού και ελεύθερου χρόνου’ αντιστοιχούν σε χωρικές συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων υψηλού πολιτισμού και δημοφιλούς ψυχαγωγίας (π.χ. μουσεία, συνεδριακά κέντρα, γκαλερί, αίθουσες συναυλιών, θέατρα, θεματικά πάρκα και πάρκα αναψυχής, καφετέριες, bars, εστιατόρια) ενώ οι συμπληρωματικές λειτουργίες περιλαμβάνουν κατοικία και γραφεία. Τα νέα επίκεντρα είναι προϊόντα κυρίως αστικής αναδόμησης με καινοτόμο αστική και

αρχιτεκτονική μορφολογία ενώ σε κάποιες περιπτώσεις, μπορεί να προκύψουν εν μέρει και από αστική ανάπλαση ιστορικών αστικών πυρήνων. .

(5) Τα 'επίκεντρα εξωαστικών νέων κεντρικότητων' αναπτύσσονται στον περιαστικό χώρο κοντά σε αστικούς αυτοκινητόδρομους και περιφερειακές οδούς. Συντάσσονται από νέα κτιριακά συγκροτήματα, χωροθετημένα διάσπαρτα στον περιαστικό χώρο, που φιλοξενούν θεματικά πάρκα, πάρκα αναψυχής, εμπορικά καταστήματα διεθνών αλυσίδων, πολυ-κινηματογράφους, καφετέριες, μπαρ και εστιατόρια (Foot 2003). Οι συμπληρωματικές δραστηριότητες περιλαμβάνουν συγκροτήματα γραφείων, εκθεσιακά κέντρα, ξενοδοχεία, κέντρα άθλησης και αισθητικής. Ο χώρος είναι προϊόν νέας ανάπτυξης και χαρακτηρίζεται από διεθνοποιημένο συμβατικό σχεδιασμό και χωρική μορφολογία.

Η παραγωγή νέων επικέντρων για τη χωρική συγκέντρωση των μεταβιομηχανικών οικονομιών και η χρήση του καινοτόμου αστικού σχεδιασμού ως εργαλείου οικονομικής ανάπτυξης, αφορούν σε όλες τις κατηγορίες και ομάδες πόλεων: μητροπόλεις, μεγάλες πόλεις, μικρές πόλεις, πόλεις στον οικονομικό πυρήνα της Ευρώπης, πόλεις στην περιφέρεια της Ευρώπης (βλ Gospodini 2002 και 2006α και 2006β). Στις μικρές πόλεις της περιφέρειας, τέτοιες πρακτικές μπορούν να αντιμετωπίσουν προβλήματα περιθωριοποίησης, οικονομικής ύφεσης και ανεργίας, αναδιαρθρώνοντας την τοπική οικονομία στην κατεύθυνση των νέων αστικών οικονομιών - και κυρίως στην κατεύθυνση του αστικού τουρισμού και των σχετικών προϊόντων και υπηρεσιών.



## 5. ΣΕΝΑΡΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Στο παρόν Κεφάλαιο θα παρουσιαστούν οι παρεμβάσεις οι οποίες προτείνονται στο σύνολο της πόλης για την ανάδειξη της πόλης της Καλαμπάκας σε προσιτή και φιλική πόλη για τον κάτοικο.

Η παρουσίαση θα γίνει σε δύο μέρη. Το πρώτο μέρος αντιστοιχεί σε γενικές πολιτικές που αφορούν το σύνολο της πόλης, ενώ το δεύτερο μέρος θα περιλαμβάνει χωρικές σημειακές ή και ευρύτερες παρεμβάσεις σε κάθε μίας Υποπεριοχή μελέτης, όπως αυτές διαμορφώθηκαν σε προηγούμενο Κεφάλαιο.

### 5.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι γενικές πολιτικές που προτείνονται είναι οι εξής:

#### *5.1.1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΣΗ*

Η συνεχής παράνομη και παρόδια στάθμευση οδηγεί στη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας του υφιστάμενου οδικού δικτύου αλλά και στην δυσκολία της διακίνησης πεζών και οχημάτων. Όλος αυτός ο κυκλοφοριακός φόρτος διογκώνεται στις περιπτώσεις που διέρχονται ταυτόχρονα τουριστικά λεωφορεία ή τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ, με αποτέλεσμα ένα αισθητικά υποβαθμισμένο αστικό κέντρο με προβλήματα ηχορρύπανσης, αισθητικής μορφής και κυκλοφοριακής ικανότητας. Η παρούσα εικόνα του αστικού κέντρου πρέπει να αντιμετωπιστεί και να αντιστραφεί.

Για να αντιμετωπιστεί αυτό προτείνεται:

**α) Απαγόρευση διέλευσης των τουριστικών λεωφορείων καθώς και των λεωφορείων του ΚΤΕΛ μέσω της κεντρικής οδού Τρικάλων.** Τα τουριστικά λεωφορεία τα οποία κάνουν στάση για να παραλάβουν ή να αφήσουν τους τουρίστες στην περιοχή της πλατείας Δημαρχείου καθώς και τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ με τις στάσεις επί της οδού Τρικάλων, σε συνδυασμό με τα παράνομα σταθμευμένα αυτοκίνητα, προκαλούν κυκλοφοριακή συμφόρηση, ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής.

**β) Απομάκρυνση του Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων ΚΤΕΛ από την οδό Κ. Οικονόμου.** Η ύπαρξη του Σταθμού εντός του αστικού ιστού, έχει ως αποτέλεσμα τη διακίνηση των λεωφορείων εντός της πόλης με τα μειονεκτήματα που προαναφέρθηκαν αλλά και μειωμένης αισθητικής λόγω της στάθμευσης των λεωφορείων στην ευρύτερη περιοχή του ΚΤΕΛ

**γ) Κατασκευή επιπλέον δημοσίων χώρων στάθμευσης.** Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες στην παροχή χώρων στάθμευσης, με την ενοικίαση από το Δήμο πολλών αδόμητων οικοπέδων και τη μετατροπή τους σε δημόσιους χώρους στάθμευσης. Παρ' όλα αυτά ο αριθμός της προσφοράς των θέσεων στάθμευσης με τον αριθμό των αυτοκινήτων εξακολουθεί να είναι δυσανάλογος.

**δ) Εφαρμογή νέων μέτρων στάθμευσης.** Η δημιουργία νέων θέσεων στάθμευσης ίσως δεν είναι πολύ ικανή λύση, καθώς το σενάριο αυτό ενθαρρύνει τη χρήση του αυτοκινήτου με αποτέλεσμα την αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Στην περίπτωση αυτή τα νέα μέτρα θα μπορούσαν να αφορούν τέλη στάθμευσης ή εναλλακτικά τέλη στο κέντρο της πόλης και δωρεάν στις πιο περιφερειακές περιοχές.

**ε) Απομάκρυνση της υπαίθριας λαϊκής αγοράς από την οδό Βλαχάβα.**

#### 5.1.2 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Όταν γίνεται λόγος για μία πόλη φιλική προς τον κάτοικο, το πρωταρχικό είναι η πόλη αυτή να είναι προσβάσιμη στον κάτοικο και πιο γενικά στον πεζό και στον ποδηλάτη.

Έτσι υπό αυτό το πρίσμα, τα μέτρα που προωθούνται είναι:

**α) Διαπλάτυνση και ανακατασκευή πεζοδρομίων.** Ειδικά στον κέντρο της πόλης, το οποίο αντιστοιχεί στο Παλιό Σχέδιο της Πόλης, η μορφή των πεζοδρομίων είναι εντελώς ακατάλληλη για την μετακίνηση των πεζών και κυρίως ειδικώνκοινωνικών ομάδων όπως άτομα με ειδικές ικανότητες, μητέρες με καρότσια κλπ, είτε αποτρέποντας την κυκλοφορία των είτε καθιστώντας την αδύνατη.

**β) Μεταφορά φωτιστικών, κάδων και άλλων αντικειμένων τα οποία είναι τοποθετημένα επί των πεζοδρομίων** και καθιστούν αδύνατη την πρόσβαση. Σε πολλά πεζοδρόμια, ιδίως στο παλιό σχέδιο της πόλης, τα οποία έχουν περιορισμένο πλάτος τύπου μισό (0.5) μέτρο, τα φωτιστικά δεν είναι τοποθετημένα στην άκρη, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η διέλευση των πεζών, πόσο μάλλον

**γ) Ο σχεδιασμός κατάλληλων υποδομών για τη διευκόλυνση και πρόσβαση των ατόμων με ειδικές ανάγκες, χάραξη οδευσης ατόμων με ειδικές ανάγκες όρασης και ράμπες διάβασης πεζών.** Είναι αδιαμφισβήτητο δικαίωμα του κάθε ατόμου να έχει δυνατότητα μετακίνησης στην εποχή που ζούμε, και πόσο μάλλον όταν πρόκειται και για μια πόλη τουριστική που θα πρέπει να παρέχει βασικές υποδομές στους τουρίστες.

**δ) Δημιουργία χώρων στάθμευσης για ποδήλατα.** Πρόκειται για απλές κατασκευές, οι οποίες όμως αναβαθμίζουν την ποιότητα υποδομών του ποδηλάτη, ικανοποιώντας λειτουργικούς σκοπούς, μέσα από μια καλαίσθητη εικόνα οργανωμένων θέσεων.

στ) Ασφάλεια Η αίσθηση της ασφάλειας που νιώθει ο κάτοικος, και κυρίως τις βραδυνές ώρες, είναι πολύ σημαντικός παράγοντας για την κινητικότητα που υπάρχει στην πόλη.

### *5.1.3 ΧΑΡΑΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΕΩΣ*

Είναι από τα πρωταρχικά μελήματα της μελέτης, εφόσον χρειαζόμαστε ανοιχτούς χώρους που θα προορίζονται για τους κατοίκους και θα τους προσελκύσουν στο εξωτερικό χώρο. Εκτός από το προφανές δικαίωμα του κατοίκου και πεζού στην πρόσβαση πόλη μέσα από το οδικό δίκτυο, το σημαντικότερο είναι ότι η γενική εικόνα μιας περιοχής επηρεάζεται από το γενικό περιβάλλον. Η εικόνα μιας περιοχής με αδιαμόρφωτους ή ακόμη και με δρόμους χαλικοστρωμένους αγροτικής μορφής, υποβαθμίζει αυτόματα το περιβάλλον. Έτσι προτείνεται:

- α) Η οριοθέτηση όλων των Κοινόχρηστων Χώρων αλλά και των Ιδιοκτησιών Υπέρ ΟΤΑ βάσει της Πράξης Εφαρμογής.
- β) Χάραξη και κατασκευή των μη διανοιγμένων οδών
- γ) Ασφαλτόστρωση των μη διαμορφωμένων οδών

### *5.1.4 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ*

Οι κοινόχρηστοι χώροι, ως υποδοχείς των δραστηριοτήτων και της κοινωνικοποίησης, αποτελούν την πρώτη εντύπωση και τη βασική εικόνα που σχηματίζει ο κάτοικος, ο περιπατητής, ο ποδηλάτης για την πόλη. Βασικός στόχος μπορεί να αποτελέσει η αποφυγή της κλασσικής μορφή της πλατείας και της παιδικής χαράς. Κάποιοι τρόποι εκμετάλλευση των κοινόχρηστων χώρων είναι οι εξής:

- α) Παραχώρηση ή ενοικίαση αστικής γης για την προώθηση αστικής γεωργίας.** Ο Δήμος μπορεί να προχωρήσει σε κατάτμηση κάποιων κοινόχρηστων χώρων/ιδιοκτησιών της τοπικής σε κομμάτια γης εμβαδού 20-30 τ.μ. που τα οποία μπορεί να τα νοικιάζει σε κατοίκους έναντι μικρού ή και να τα παραχωρήσει δωρεάν

σε ανέργους/άτομα με χαμηλό εισόδημα. Στα πλεονεκτήματα των αστικών λαχανόκηπων, οι οποίοι αυξάνονται συνεχώς στη χώρα μας, περιλαμβάνονται η ανακούφιση των δημοτών μέσω της ίδιας παραγωγής τροφίμων, η κοινωνική ένταξη ευάλωτων ομάδων του πληθυσμού όπως άνεργοι, συνταξιούχοι, μονογονεϊκές κ.ά.), η ενίσχυση της δημιουργικής απασχόλησης και της ψυχικής υγείας και φυσικά το "πρασίνισμα" του αστικού περιβάλλοντος.

**β) Δημιουργία υπαίθριου πάρκου άθλησης ενηλίκων** με την τοποθέτηση οργάνων γυμναστικής. Στο χώρο αυτό θα υπάρχουν και τραπεζοκαθίσματα για ανάπαυση των αθλουμένων. Ο περιπατητής, οι οποίοι τα τελευταία χρόνια αυξάνουν στην Καλαμπάκα συνεχώς, θα μπορεί να καταλήγει ή να κάνει μία στάση στο υπαίθριο πάρκο άθλησης συνεχώς, μια δραστηριότητα που μπορεί να ικανοποιήσει όσους δεν συμπαθούν τους κλειστούς χώρους άθλησης.

**γ) Δημιουργία Πάρκου σκύλων** δηλαδή ενός κατάλληλα διαμορφωμένου χώρου, στον οποίο θα απευθύνονται οι ιδιοκτήτες σκύλων. Πρόκειται για έναν περιφραγμένο χώρο, με χώμα, ο οποίος θα φιλοξενεί ειδικές κατασκευές-παιχνίδια για τους τετράποδους φίλους των κατοίκων, αλλά και κάποια αστική επίπλωση όπως τραπεζοκαθίσματα, υπόστεγα και πέργολες για την αναμονή των ιδιοκτητών.

#### 5.1.5 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΝΟΙΧΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

Στα πλαίσια μιας φιλικής πόλης ο στόχος είναι ένας δημόσιος χώρος ο οποίος θα είναι οικείος και θελκτικός στον κάτοικο και χώρος κοινωνικοποίησης. Γίνεται προσπάθεια βελτίωσης της αισθητικής του δημόσιου χώρου με απώτερο σκοπό την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Τα μέτρα που μπορούν να ικανοποιήσουν αυτό το σκοπό είναι:

**α) Συντήρηση και εξωραϊσμός των υφιστάμενων χώρων πρασίνου.** Μπορεί η εξασφάλιση των κοινόχρηστων χώρων και των χώρων πρασίνου να είναι σημαντικό βήμα, το κυριότερο μέλημα όμως είναι η προσπάθεια συντήρησής τους. Σε περίπτωση παραμέλησης κι εγκατάλειψής τους όχι μόνο δεν προσελκύουν τους κατοίκους αλλά αντιθέτως μετατρέπονται σε πηγές περιβαλλοντικών προβλημάτων ή ακόμη και σε εστίες συνάθροισης κακοποιών στοιχείων, αποτρέποντας έτσι τον κόσμο να κυκλοφορεί από την ευρύτερη περιοχή. Έτσι πρέπει συνεχώς να γίνεται έλεγχος για τυχόν φθορές για την άμεση αντιμετώπισή τους. Αυτό περιλαμβάνει αντικαταστάσεις στην αστική επίπλωση, επισκευές φθαρμένων επιφανειών,

αντικαταστάσεις κατασκευών με πιο φιλικά και αρμονικά υλικά, ανανέωση των φυτεύσεων και του αστικού πράσινου γενικά κλπ.

**β) Επαρκής δημόσιος φωτισμός.** Ο φωτισμός ανάμεσα στα οικοδομικά τετράγωνα, καθώς και εντός των κοινόχρηστων χώρων συνεισφέρει στο αίσθημα ασφάλειας κατά τις βραδινές ώρες. Μπορεί να γίνει συνδυασμός των φωτιστικών πηγών, ψηλών αλλά και χαμηλών, ανάλογα την αισθητική της κάθε περιοχής, ώστε να υπάρχει επαρκής φωτισμός στη διαδρομή του κάθε πεζού.

**γ) Σκίαση στους δημόσιους χώρους.** Ένας ανοιχτός αστικός χώρος θα πρέπει να περιλαμβάνει σκιασμένα τμήματα, τα οποία θα διασφαλίζουν σωστές συνθήκες θερμικής άνεσης ενθαρρύνοντας με αυτόν τον τρόπο τον πεζό μην κάνει χρήση του ιδιωτικού του οχήματος. Ως χώροι συνάθροισης, μια πλατεία ή μια παιδική χαρά θα πρέπει οπωσδήποτε να παρέχουν σκίαση στους χρήστες, αποτελούμενοι όμως και από ηλιαζόμενα τμήματα, απαραίτητα για τις υπόλοιπες εποχές.

**δ) Αστική επίπλωση.** Τα υπαίθρια καθιστικά και τα άλλα αστικά έπιπλα είναι σημαντικά για την συγκέντρωση στους δημόσιους χώρους, προωθώντας έτσι τις κοινωνικές συνενώσεις ανθρώπων τρίτης ηλικίας, εφήβων, ανθρώπων με κοινά πολιτιστικά ενδιαφέροντα κλπ.

**ε) Οργανωμένη φύτευση δέντρων κατά μήκος των δρόμων.** Ιδιαίτερα οι αστικοί οπωρώνες, εκτός από καλλωπιστική έχουν και λειτουργική αξία δίνοντας την δυνατότητα της συμμετοχής στη συλλογή των καρπών είτε μεμονωμένα είτε σαν μορφή κοινοτικής δραστηριότητας.

#### 5.1.6 ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΠΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Η ευαισθητοποιημένη τοπική κοινωνία είναι μια κοινωνία ανθρώπων οι οποίοι προωθούν ένα μοντέλο επιβίωσης και συνύπαρξης χαρακτηρισμένο από το ομαδικό πνεύμα και από ψυχολογία ομάδας. Στα πλαίσια της κινητοποίησης της τοπικής κοινωνίας προτείνονται οι εξής δράσεις:

**α) Ενθάρρυνση της συμμετοχής των κατοίκων σε συλλογικές δράσεις** σε επίπεδα γειτονιάς ή και μεγαλύτερο επιπέδου οι οποίες έχουν ως στόχο τη σύσφιξη των σχέσεων των κατοίκων αλλά και την ανάπτυξη του αισθήματος της συμμετοχής και της συνεργασίας. Το σημαντικότερο όμως είναι το συναισθηματικό "δέσιμο" που αναπτύσσει ο κάτοικος με τον ίδιο τον τόπο, καθώς φροντίζει κάτι, σαν να είναι δικό

του. Τέτοιες δράσεις είναι καλλωπισμός και καθαρισμός των πάρκων, πλατειών, των παιδικών χαρών κλπ.

**β) Διοργάνωση συλλογικών δράσεων με στόχο την προώθηση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.** Στην κατηγορία αυτή μπορούν να καθιερωθούν μια φορά την εβδομάδα ποδηλατάδες μέσω των οποίων θα ενθαρρύνονται οι "άπειροι" ποδηλάτες να αρχίζουν να χρησιμοποιούν το ποδήλατο, αποκτώντας έτσι με την πάροδο του χρόνου οικειότητα και αίσθηση ασφάλειας με το μέσο, μαθαίνοντας παράλληλα και διαδρομές κατάλληλες για το ποδήλατο. Αντίστοιχα μπορούν να οργανώνονται περίπατοι, μέσω των οποίων μπορούν να "χαράζονται" διαδρομές οι οποίες θα προσφέρουν ένα αισθητικό ενδιαφέρον στον περιπατητή και πεζό.

**γ) Διοργάνωση εκδηλώσεων στους Υπαίθριους Δημόσιους Χώρους.** Ο κάτοικος πρέπει να δέχεται συνεχώς ερεθίσματα για να βγει στον υπαίθριο χώρο. Η τοπική αυτοδιοίκηση σε συνεργασία με άλλους φορείς και συλλόγους μπορεί να διοργανώνει εκδηλώσεις όπως χορευτικές εκδηλώσεις, μουσικές βραδυές, κλπ.

**δ) Προώθηση φιλοζωικής κουλτούρας.** Το φαινόμενο με τα αδέσποτα ζώα είναι αρκετά έντονο, το οποίο αποτελεί πρόβλημα και για τα ίδια τα ζώα ως αλλά και για τους κατοίκους, οι οποίοι αποφεύγουν να κυκλοφορούν σε συγκεκριμένες περιοχές τις βραδυνές ώρες. Η τοπική αυτοδιοίκηση οφείλει να μεριμνήσει για τα αδέσποτα ζώα, δημιουργώντας ένα περιφραγμένο και κατάλληλο χώρο, στον οποίο θα μπορεί να τα συγκεντρώνει και να τα στεγάζει. Η προμήθεια εξοπλισμού σίτισης (ταΐστρες - ποτίστρες) αδέσποτων ζώων συντροφιάς αλλά και για δεσποζόμενα ζώα, είναι μία ένδειξη υψηλής φιλοζωικής και κοινωνικής κουλτούρας.

**ε) Προώθηση Βιωματικής Εκπαίδευσης.** Ο ρόλος της παιδείας και των κατευθύνσεων που λαμβάνουν τα παιδιά στις σχολικές κοινότητες είναι σημαντική για τη μετέπειτα στάση και συμπεριφορά του ατόμου στην κοινωνία. Στο πεδίο αυτό προτείνονται συλλογικές μαθητικές δράσεις στα πλαίσια της σχολικής παιδείας, οι οποίες θα προωθούν την οικολογική συνείδηση και περιβαλλοντική ευαισθησία, την κοινωνικότητα και την ομαδικότητα. Τέτοια πρωτοβουλίες είναι σχολικοί κήποι και λαχανόκηποι. Η δημιουργία και συντήρησή τους μπορούν να ικανοποιήσουν παραγωγικούς σκοπούς και την εξυπηρέτηση διατροφικών αναγκών, μύηση των παιδιών στην αγροτική και περιβαλλοντική κουλτούρα και φυσικά θετική πράσινη εικόνα του περιβάλλοντα χώρου.

## 5.2 ΧΩΡΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

### 5.2.1 ΠΕΡΙΟΧΗ 1: ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ

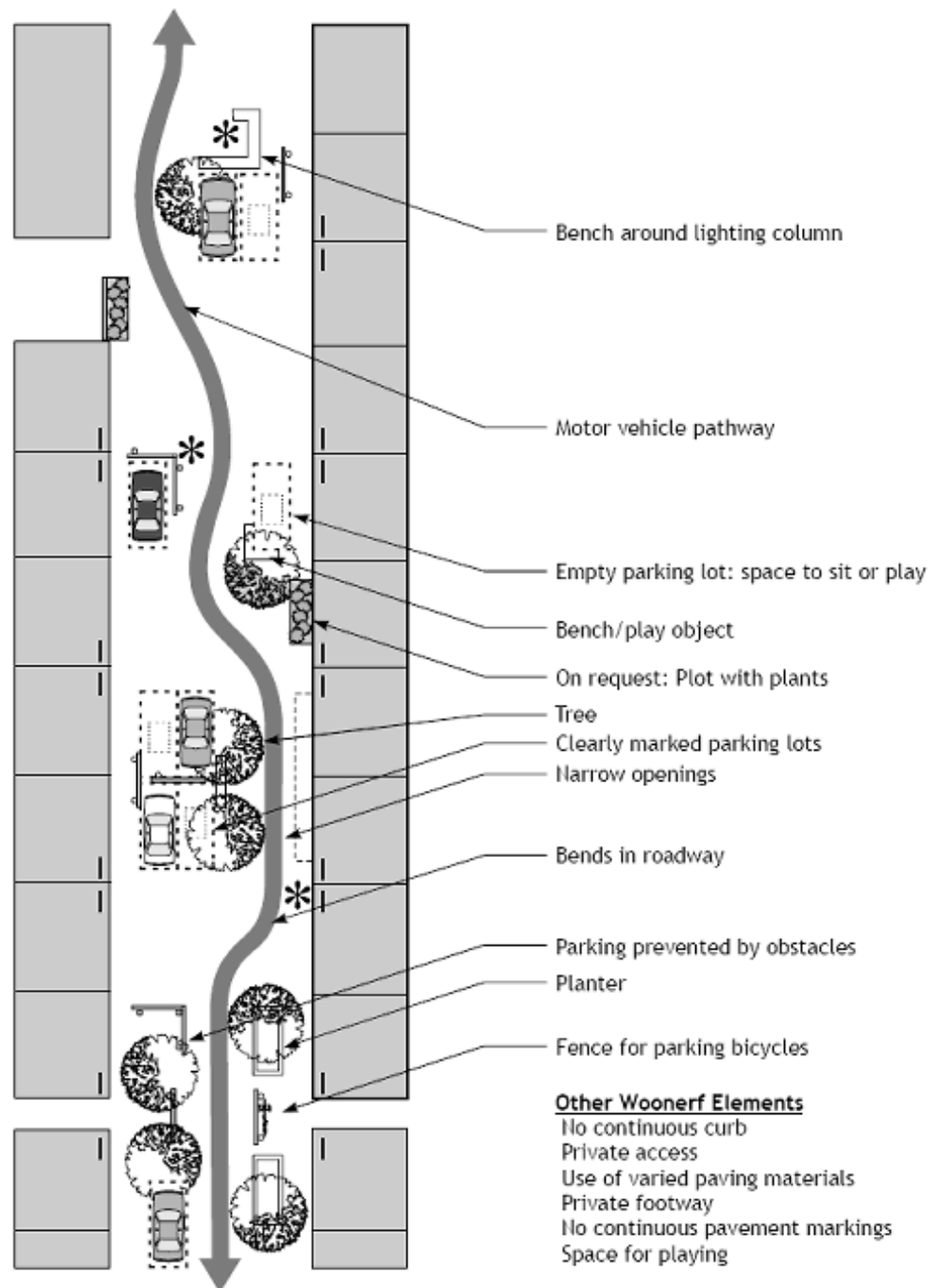
Με την οδό Τρικάλων να είναι ο βασικός δρόμος της πόλης, επί του οποίου εμφανίζονται όλων των ειδών οι δραστηριότητες, η βασική αρχική ιδέα ήταν η μετατροπή της σε πεζόδρομο. Το γεγονός όμως ότι αποτελεί ταυτόχρονα και την κεντρική οδό που διασχίζει την πόλη, συνέβαλε στο σενάριο να μετατραπεί (αρχικά) σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας. Η μετατροπή σε ήπιας κυκλοφορίας δρόμο μπορεί να αποτελέσει και το μεταβατικό στάδιο για την τελική τροποποίηση της οδού Τρικάλων σε πεζόδρομο. Το σενάριο ορίζει :

**α) Μετατροπή όλων των οδών που περιλαμβάνονται στην Περιοχή Μελέτης 1 σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.** Οδόστρωμα και πεζοδρόμια θα κατασκευαστούν στο ίδιο ύψος, με ενιαία πλακόστρωση, η οποία θα δίνει έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα και μια ενιαία ταυτότητα στο χώρο. Προτείνεται οικολογικό υλικό, διάτρητοι κυβόλιθοι οι οποίοι προσροφούν υγρασία και θερμότητα χωρίς να έχουν και μεγάλο κοστολόγιο.

**β) Μετατροπή της οδού Τρικάλων σε οδό ήπιας κυκλοφορίας τύπου Woonerf και μονοδρόμησή της.** Με την τυπική διάταξη Woonerf, εξασφαλίζεται άνετη κυκλοφορία για τον πεζό και τον ποδηλάτη αλλά και επιμέρους κενά τμήματα που προορίζονται για τη χρήση του πεζού, παράλληλα με την κίνηση των οχημάτων.

Θα διαμορφωθούν συγκεκριμένοι χώροι σε ορισμένα σημεία επί της οδού, για να εξυπηρετούνται οι τοπικές επιχειρήσεις όσον αφορά διαδικασίες φόρτωσης κι εκφόρτωσης εμπορευμάτων. Επίσης μπορούν να προβλεφθούν και κάποιες θέσεις στάθμευσης κατοίκων γειτονιάς, ιδίως στην περιοχή της κεντρικής πλατείας όπου το πλάτος του διαθέσιμου οδοστρώματος είναι αρκετά μεγάλο. Στους κενούς χώρους που δημιουργούνται λόγω της διάταξης θα εγκατασταθούν είδη αστικής επίπλωσης όπως τραπεζοκαθίσματα και κάδοι απορριμάτων.

**γ) Δημιουργία ποδηλατόδρομου** κατά μήκος της οδού, παράλληλα με την πορεία των αυτοκινήτων, έτσι η πορεία του ποδηλάτη θα είναι συνεχόμενη κ αδιάκοπη.



Εικόνα 25: Τυπική διάταξη Woonerf

Πηγή: <http://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/pedbike/05085/chapt20.cfm>

**δ) Δημιουργία Εισόδου / Πύλης** στο τέλος της οδού Τρικάλων, η οποία αποτελεί την ανατολική είσοδο της πόλης. ώστε ο οδηγός να συνειδητοποιεί ότι μπαίνει σε μια ελεγχόμενη περιοχή και ασυνείδητα να μειώνει την ταχύτητα κίνησης.



**ε) Δημιουργία Σταθμού Ενοικίασης Ποδηλάτων** στην ανατολική Είσοδο της Πόλης, καθώς και στην πλατεία Δημαρχείου.

**στ) Εξοπλισμό των πλατειών** με πέργολες και στέγαστρα για την παροχή σκίασης τους καλοκαιρινούς μήνες και προστασίας από τη βροχή.

**ζ) Πρόταση ενοικίασης του κοινού οικοπέδου επί της οδού Περικλέους** για την κάλυψη αναγκών στάθμευσης των κατοίκων της Οδού Τρικάλων και της ευρύτερης περιοχής.

**η) Διαμόρφωση σχολικής ζώνης επί των οδών Τρικάλων και Σοφοκλέους** στο ύψος του 1ου Δημοτικού Σχολείου, κατάλληλη για την οδική ασφάλεια των πεζών μαθητών. Ενδεικτικό μέτρο παρέμβασης είναι η τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης και σηματοδότησης για την προειδοποίηση εισόδου σε "σχολική ζώνη" καθώς και η χρήση πιο πρακτικών μέσων για τη μείωση της ταχύτητας, όπως σαμαράκια, υπερυψωμένες διαβάσεις ή μειωτές ταχύτητας.. Επίσης μπορούν να τοποθετηθούν κιγκλιδώματα στο όριο των πεζοδρομίων έξω από τις εισόδους του σχολείου.

**θ) Δημιουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων** στον Κοινόχρηστο Χώρο, ο οποίος βρίσκεται στο Ο.Τ. 7 βόρεια της Πλατείας Πλατάνου.

### 5.2.2 ΠΕΡΙΟΧΗ 2: ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΓΕΙΤΟΝΙΑ

Η δεύτερη περιοχή μελέτης που έχει οριστεί, αποτελεί το πιο ενδιαφέρον, αρχιτεκτονικά και αισθητικά κομμάτι της πόλης της Καλαμπάκας. Στα πλαίσια του αστικού σχεδιασμού δε χρίζει ιδιαίτερης επέμβασης αφού, περιλαμβάνοντας ένα ευρύ σύμπλεγμα πεζοδρόμων και πλακοστρωμένων δρόμων, έχει ήδη ένα διαμορφωμένο παραδοσιακό χαρακτήρα.

Η στρατηγική σχεδιασμού είναι η δημιουργία ενός επικέντρου (cluster) ιστορικού αστικού ιστού. Το σενάριο περιλαμβάνει τις εξής παρεμβάσεις με γενικότερο στόχο την ανάδειξη της περιοχής:

**α) Χαρακτηρισμός της εναπομείνουσας οδού Βλαχάβα ως οδό ήπιας κυκλοφορίας,** με πλακόστρωση από κυβόλιθους καθώς και της οδού Σοπωτού, για να συνδεθούν με

το ευρύτερο δίκτυο πλακοστρωμένων δρόμων στην σύνδεση των οδών Κλεομένους και Λυκούργου.

**β) Διαμόρφωση σχολικών ζωνών επί των οδών Βλαχάβα και Αναλήψεως** στο ύψος του 2ου Δημοτικού Σχολείου και του Γενικού Λυκείου αντίστοιχα,, κατάλληλες για την οδική ασφάλεια των πεζών μαθητών.

**γ) Χάραξη και διαμόρφωση των Κοινόχρηστων Χώρων-Οικοδομικών Τετραγώνων 276G, 273K, 264K και 7K και 270K.** Η συγκεκριμένη περιοχή, καθώς στη μεγαλύτερη έκτασή της αποτελεί τον παλιό ιστό της πόλης, είναι αρκετά πυκνοκατοικημένη. Ως αποτέλεσμα κάθε έκταση που προορίζεται για κοινόχρηστος χώρος είναι πολύτιμη. Οι χώροι αυτοί δύναται να εξοπλιστούν με τραπεζοκαθίσματα και να καλλωπιστούν με τη φυτά, λουλούδια και δένδρα.

**δ) Ανάδειξη του Κοινόχρηστου Χώρου 5K.** Περιλαμβάνει την παλιά εκκλησία του Αγίου Βασιλείου, με ένα ήδη διαμορφωμένο καλαίσθητο προαύλιο χώρο. Λόγω της ιδιαίτερης τοποθεσίας του, δηλαδή στο όριο του σχεδίου, δεν είναι ορατός και άμεσα προσβάσιμος, με αποτέλεσμα να μην είναι ευρέως γνωστή η ύπαρξη του αλλά και η κατάληψή του τις βραδυνές ώρες από κακοποιά στοιχεία. Η έντονη φωταγώγησή του, αλλά και η επίσκεψή της αστυνομίας θα μπορούσε να είναι αποτρεπτικοί παράγοντες.

**ε) Αστική επίπλωση του προαυλίου χώρου του Ι.Ν. Κοίμησης της Θεοτόκου στο Οικοδομικό Τετράγωνο 21.** Ο χώρος αυτός αν και είναι ιδιαίτερα επισκέψιμος εκτός από τουρίστες και από τους κατοίκους της πόλης, καθώς προσφέρει ιδιαίτερη θέα, είναι εντελώς γυμνός από αστική επίπλωση. Προτείνονται να τοποθετηθούν τραπεζοκαθίσματα και κάποια πέργολα-κιόσκι για την ξεκούραση των τουριστών-περιπατητών τους καλοκαιρινούς μήνες, κατασκευές που να είναι εναρμονισμένες με τον ευρύτερο χώρο

**στ) Ανάπλαση της πλατείας του Ιερού Ναού Αγίου Δημητρίου στο Οικοδομικό Τετράγωνο 262K.** Εδώ πραγματοποιούνται κάποιες παραδοσιακές τοπικές χορευτικές εκδηλώσεις, επομένως ο εξοπλισμός με καθιστικά και παγκάκια θα εξυπηρετεί τους θεατές. Ταυτόχρονα εξυπηρετεί και τους κατοίκους γενικά, καθώς όντας πλατεία, δύναται να συγκεντρώνει παιδιά και γονείς.

**ζ) Ανάπλαση της παιδικής χαράς** στο Οικοδομικό Τετράγωνο 31, στην οδό Κανάρη, είτε ως υφιστάμενη χρήση είτε ως κοινόχρηστος χώρος-πάρκο.

**η) Ανάδειξη του μονοπατιού της Αγίας Τριάδος.** Πρόκειται για ένα διαμορφωμένο μονοπάτι που ξεκινάει από την οδό Κλεισούρας και συνεχίζει εκτός σχεδίου καταλήγοντας στο μοναστήρι της Αγίας Τριάδος. Θεωρείται το πιο γνωστό μονοπάτι των Μετεώρων και είναι πολύ επισκέψιμο απ' τους τουρίστες. Η διαφήμισή του και η σήμανση του θεωρείται απαραίτητη και για τουριστικούς λόγους αλλά και για την συνειδητοποίηση και τη συνεχή υπενθύμιση του τοπικού κόσμου για τις δυνατότητες που του παρέχεται στην πόλη που κατοικεί.

**θ) Διαμόρφωση κι εξωραϊσμός του μονοπατιού** που αρχίζει από τις εκκλησίες του Αγίου Βασιλείου και Αγίου Κων/νου & Ελένης. Το μονοπάτι ξεκινάει από τον προαύλιο χώρο τους και καταλήγει στο βόρειο όριο του σχεδίου, στο Οικοδομικό Τετράγωνο 123.

**ι) Ανάδειξη της περιοχής στους κατοίκους της πόλης.** Παρότι αποτελεί την πιο γραφική περιοχή της Καλαμπάκας, μεγάλος μέρος των κατοίκων δεν έχει τύχει να την επισκεφτεί, πόσο μάλλον τις ιδιαίτερες τοποθεσίες που υπάρχουν, όπως οι εκκλησίες των Αγίου Αντωνίου, του Αγίου Βασιλείου -Αγίου Κων/νου & Ελένης. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, ο Δήμος δύναται να διοργανώσει εκδηλώσεις στους Κοινόχρηστους χώρους που υπάρχουν εδώ.

**κ) Προσπάθεια χαρακτηρισμού ως παραδοσιακό τμήμα πόλεως.** Με αυτόν τον τρόπο θα εξασφαλιστούν οι αρχιτεκτονικοί κανονισμοί κ περιορισμοί.

**λ) Παρότρυνση Δήμου για εγκατάσταση επιχειρήσεων στην περιοχή,** καθώς η μίξη των χρήσεων γης, θα ενισχύσει την κινητικότητα στην περιοχή. Το είδος των επιχειρήσεων για τις οποίες θα δοθούν κίνητρα, είναι οι επιχειρήσεις με είδη λαϊκής τέχνης, καταστήματα με αντίκες, γραφεία design, ethnic καταστήματα ρούχων, δισκοπωλεία, βιβλιοπωλεία κ.λ.π..

### 5.2.3 ΠΕΡΙΟΧΗ 3: ΔΥΤΙΚΟΣ ΠΑΛΙΟΣ ΙΣΤΟΣ

Η συγκεκριμένη περιοχή μελέτης αποτελεί τμήμα του παλιού αστικού ιστού με ένα μικρό κομμάτι από την επέκταση του σχεδίου πόλεως. Ως αποτέλεσμα οι περισσότερες επεμβάσεις που δύναται να πραγματοποιηθούν, είναι εξωραϊστικού

χαρακτήρα και με μορφών αναπλάσεων στους υφιστάμενους και ήδη διαμορφωμένους χώρους.

**α) Μετατροπή της οδού Ιωαννίνων σε οδό ήπιας κυκλοφορίας**, από το ύψος της οδού Μετεώρων έως την οδό Τρικάλων. Θα είναι κατασκευασμένη από κυβόλιθους αποτελώντας, έτσι φυσική συνέχεια της οδού Τρικάλων.

**β) Δημιουργία ποδηλατόδρομου** κατά μήκος όλης της οδού Ιωαννίνων, παράλληλα με την πορεία των αυτοκινήτων. Έτσι η πορεία του ποδηλάτη θα συνεχίζει από την οδό Τρικάλων και θα καταλήγει στην οδό Πίνδου, διασχίζοντας με αυτόν τον τρόπο όλη την πόλη με κατεύθυνση ανατολικά προς δυτικά. Ποδηλατόδρομος θα σχεδιαστεί και στην οδό Μετεώρων μεταξύ Ιωαννίνων και Πίνδου.

**γ) Δημιουργία Εισόδου / Πύλης** στην οδό Πίνδου, στο Οικοδομικό Τετράγωνο 96, μπροστά από το Ξενία., η οποία αποτελεί τη δυτική είσοδο της πόλης. Στο σημείο αυτό, ξεκινά η οδός Ιωαννίνων, η οποία εισέρχεται προς το κέντρο της πόλης, ενώ η οδός Πίνδου συνεχίζει, αποτελώντας κατά κάποιο τρόπο τον περιφερειακό της πόλης.

**δ) Διαμόρφωση σχολικής ζώνης επί της οδού Ιωαννίνων**, στο ύψος του 4ου Δημοτικού Σχολείου στο Ο.Τ. 103, κατάλληλη για την οδική ασφάλεια των πεζών μαθητών, με τα μέτρα επέμβασης που έχουν προαναφερθεί.

**ε) Διαμόρφωση σχολικής ζώνης στην οδό Χατζηπέτρου και Κ. Οικονόμου**, μπροστά από τη Δημοτική Βιβλιοθήκη Καλαμπάκας κατάλληλη για την ασφάλεια των παιδιών. Στη συγκεκριμένη περίπτωση θα στρωθεί κυβόλιθος για να συνδέσει τους πεζοδρόμους που βρίσκονται επί της Κ. Οικονόμου.

**στ) Δημιουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων** στον Κοινόχρηστο Χώρο, ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση Ιωαννίνων και Μετεώρων, στην αρχή δηλαδή του πεζόδρομου-ήπιας κυκλοφορίας.

**ζ) Δημιουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων** σε τμήμα της ιδιοκτησίας του Ξενία(XENIA), στο Ο.Τ. 96 στην αρχή δηλαδή της πόλης για να εξυπηρετεί τους μόνιμους κατοίκους, ώστε να μην παρκάρουν πάνω στην οδό Ιωαννίνων αλλά και τους χρήστες του Αστικού Λαχανόκηπου.

**η) Δημιουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων** στο Ο.Τ. 120Κ για να εξυπηρετεί κυρίως τους επισκέπτες του Μουσείου Ψηφιακής Απεικόνισης των Μετεώρων.

**θ) Δημιουργία Αστικού Λαχανόκηπου** σε κομμάτι της ιδιοκτησίας του (XENIA) στο Ο.Τ. 96, στο ύψος της οδού Πραξιτέλους. Ο Δήμος μπορεί να εκμεταλλευτεί έκταση των 2 στρεμμάτων, να τη χωρίσει σε τμήματα των 25-30 τ.μ. και είτε να την παραχωρήσει δωρεάν σε ανέργους ή σε άτομα με οικονομικά προβλήματα

**ι) Δημιουργία Πάρκου** σε κομμάτι της ιδιοκτησίας του (XENIA) στο Ο.Τ. 96, στο ύψος της οδού Πραξιτέλους, δίπλα από τον Αστικό Λαχανόκηπο.

**κ) Ανάπλαση των Χώρων Πρασίνου επί της οδού Μετεώρων.** Προβλέπεται η δημιουργία Πάρκου Σκύλων, η αναβάθμιση της παιδικής χαράς που υπάρχει ήδη και η ανάπλαση του υπόλοιπου χώρου.

**λ) Ανάπλαση των Κοινόχρηστων Χώρων στα Οικοδομικά Τετράγωνα 277Κ, 279Α και 279Β** στην οδό Νικ. Πλαστήρα, με την δημιουργία, υπαίθριου γυμναστηρίου, την αναβάθμιση της υφιστάμενης παιδικής χαράς και ανάπλαση του υπόλοιπου χώρου.

**μ) Οριοθέτηση και ανάπλαση του Κοινόχρηστου Χώρου** στο Οικοδομικό Τετράγωνο 105κ, που βρίσκεται δίπλα στο Μουσείο Ψηφιακής Απεικόνισης.

**ν) Προώθηση δημιουργίας Πάρκου Τσέπης στο γωνιακό οικόπεδο και ανάπλαση του κοινόχρηστου χώρου στην οδό Αιγινίου.**

**ξ) Μετατροπή της οδού Κ. Οικονόμου σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας, με την πλακόστρωσή της με κυβόλιθους.** Με αυτόν τον τρόπο υπάρχει φυσική σύνδεση του πεζόδρομου της οδού Κ. Οικονόμου με τον εναπομείναντα δρόμο.

**ο) Διαμόρφωση κι εξωραϊσμός του εναπομείναντος μονοπατιού του Αγίου Βασιλείου**

#### 5.2.4 ΠΕΡΙΟΧΗ 4: ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΠΑΛΙΟΣ ΙΣΤΟΣ

Όπως και στην προηγούμενη, έτσι και στην εν λόγω περιοχή μελέτης, ο χώρος παρέμβασης είναι ήδη διαμορφωμένος, αφού στην μεγαλύτερη έκτασή του πρόκειται



για παλιό αστικό ιστό. Έτσι δράσεις οι οποίες μπορούν να πραγματοποιηθούν αφορούν κυρίως αναβάθμιση των δημόσιων χώρων. Αυτές που προτείνονται είναι οι εξής:

**α) Διαμόρφωση σχολικής ζώνης επί της οδού Αγ. Στεφάνου**, στο ύψος του 3ου Δημοτικού Σχολείου κατάλληλη για την οδική ασφάλεια των πεζών μαθητών, με τα μέτρα επέμβασης που έχουν προαναφερθεί.

**α) Διαμόρφωση σχολικής ζώνης επί της οδού Χατζηπέτρου**, καθώς βρίσκεται παιδική χαρά. Στη συγκεκριμένη περίπτωση προτείνεται πλακόστρωση για να ενώσει την Πλατεία Δημουλά με τον Κοινόχρηστο χώρο που βρίσκεται νότια της παιδικής χαράς.

**β) Δημιουργία Σχολικού Λαχανόκηπου στην οδό Πουλιάνας στο Οικοδομικό Τετράγωνο 10Κ**, που βρίσκεται δίπλα στο Δημοτικό σχολείο.

**γ) Δημιουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στην αρχή της οδού Αγίου Στεφάνου**, στα Οικοδομικά Τετράγωνα 13Κ, 235Κ, 87Κ και στον ευρύτερο δημόσιο περιβάλλοντα χώρο που έχει διαμορφωθεί σε εκείνο το Οικοδομικό Τετράγωνο. Ο συγκεκριμένος χώρος στάθμευσης θα συμβάλει στην εξυπηρέτηση και των ξενοδοχειακών συγκροτημάτων που υπάρχουν στην ανατολική είσοδο της πόλης.

**δ) Δημιουργία χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στο Οικοδομικό Τετράγωνο 288** για να εξυπηρετεί τους μόνιμους κατοίκους αλλά και τους καθηγητές του Λυκείου.

**ε) Αναβάθμιση της υφιστάμενης παιδικής χαράς που υπάρχει στο Οικοδομικό Τετράγωνο 287.**

**στ) Αναβάθμιση της υφιστάμενης παιδικής χαράς που υπάρχει στο Οικοδομικό Τετράγωνο 67 και ευρύτερη ανάπλαση και αστική επίπλωση των Οικοδομικών Τετραγώνων 61και 67.**

**ζ) Προώθηση δημιουργίας Πάρκου Τσέπης στην οδό Κ. Μασούτα, δίπλα από το Ειρηνοδικείο Καλαμπάκας**, και ευρύτερη ανάπλαση του κενού δημόσιου χώρου που βρίσκεται όπισθεν του Ειρηνοδικείου. Η περιοχή έχει στοιχεία "παλιάς γειτονιάς", και μπορεί να αναβαθμιστεί με αστική επίπλωση, διακόσμηση με φυτά, τοποθέτηση υπαίθρων παιχνιδιών για τα παιδιά.

**μ) Ανάπλαση της Πλατείας Μητέρας** στην οδό Γ. Ραμμίδα.

#### 5.2.5 ΠΕΡΙΟΧΗ 5: ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ

Η εν λόγω περιοχή, αποτελεί επέκταση του Σχεδίου, με αποτέλεσμα να έχει μορφή ημιαστικής-αγροτικής μορφής. Τα μέτρα τα οποία προτείνονται έχουν ως σκοπό την αστική μεταμόρφωση της περιοχής, και την ελκυστικότητά της.

**α) Χάραξη και ασφαλτόστρωσή του οδικού δικτύου της περιοχής.** Το νέο οδικό δίκτυο θα αναβαθμίσει αυτομάτως την εικόνα της περιοχής, με αυτόματη αναβάθμιση των ακινήτων και του real estate.

**β) Χάραξη και ανάπλαση των Κοινόχρηστων Χώρων που προβλέπονται από την Πράξη Εφαρμογής.** Η ανάπλαση μπορεί να έχει είτε απλή μορφή με ένα τυπικό εξωραϊσμό και συντήρηση των χώρων, είτε πιο ολοκληρωμένη, με οργανωμένη ανάπλασή τους.

**γ) Ανάπλαση του Κοινόχρηστου Χώρου 240** που προβλέπεται πλατεία (Πλατεία Κουμμαριάς). Προτείνεται αστική επίπλωση, φωτισμός καθώς και κατασκευή παιδικής χαράς.

**δ) Τοποθέτηση φωτιστικών, σε όλη την περιοχή,** αποτρέποντας την αίσθηση ανασφάλειας όσον αφορά την κυκλοφορία των πεζών.

**ε) Διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, που προβλέπονται στα Οικοδομικά Τετράγωνα 256P και 241P.**

#### 5.2.6 ΠΕΡΙΟΧΗ 6: ΝΟΤΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ

Η συγκεκριμένη περιοχή αποτελεί το πιο πρόσφορο έδαφος για επεμβάσεις, απ' όλη την πόλη, καθώς είναι νεοεντασσόμενη, δηλαδή με κενούς χώρους, αλλά με ικανή ένδειξη κατοικίας, έχει ιδανικό ανάγλυφο καθώς έχει σχεδόν μηδενική κλίση, αλλά εμφανίζει και κάποια άλλα πλεονεκτικά χαρακτηριστικά όπως γειτνίαση με εξωαστικούς χώρους πρασίνου. Τα μέτρα που προτείνονται είναι:

**α) Μετατροπή της οδού Πίνδου σε φιλικό και χρηστικό για τον κάτοικο δρόμο.** Η συγκεκριμένη οδός, αποτελεί τμήμα της εθνικής Τρικάλων-Ιωαννίνων, με αποτέλεσμα έντονους κυκλοφοριακούς φόρτους και μεγάλη ταχύτητα κυκλοφορίας. Σε συνδυασμό με την φυσική διχοτόμηση που προκαλείται στον ιστό της πόλης, ο δρόμος αυτός δημιουργεί μια απωθητική και αρνητική εικόνα στον κάτοικο και στον πεζό. Έτσι προτείνονται μέτρα εξωραϊσμού όπως φυτεύσεις και δενδροφυτεύσεις, επί της νησίδας αλλά και επί των πεζοδρομίων. Το ζητούμενο αποτέλεσμα είναι μια φιλική όψη του δρόμου, η οποία θα αποτρέπει επιπλέον τον περαστικό οδηγό από μεγάλη ταχύτητα, συνειδητοποιώντας ότι διέρχεται μέσα από αστικό περιβάλλον.

**β) Χάραξη και ασφαλιτόστρωσή του οδικού δικτύου της περιοχής.** Το νέο οδικό δίκτυο θα αναβαθμίσει αυτομάτως την εικόνα της περιοχής, με αυτόματη αναβάθμιση των ακινήτων και του real estate.

**γ) Δημιουργία Δικτύου Ποδηλατοδρόμων.** Η μηδενική κλίση του εδάφους αλλά και οι μεγάλοι δρόμοι που έχουν σχεδιαστεί από την πολεοδομική μελέτη της επέκτασης σχεδίου ενδείκνυνται για τη χρήση ποδηλάτου. Κάποιοι από τους ποδηλατοδρόμους που προτείνονται είναι η οδός Ηρώων Πολυτεχνείου κάτω από το πάρκο του Ο.Τ.187, η οδός Δημητρίου Καλοστύπη η οποία συνδέει το δίκτυο με την αγροτική οδό που καταλήγει στο Στάδιο Καλαμπάκας, η οδός Σύρου που θα συνδέει το δίκτυο με τον ποδηλατόδρομο της οδού Τρικάλων στην ανατολική είσοδο της πόλης, η οδός Αγίου Κωνσταντίνου κ Ελένης η οποία διέρχεται από σχολεία και θα καταλήγει στον ποδηλατόδρομο της οδού Ιωαννίνων και η οδός Θάσου που θα συνδέεται με τον ποδηλατόδρομο στην οδό Μετεώρων και Πίνδου.

**δ) Μεταφορά του Δημαρχείου και όλων των υπηρεσιών του Δήμου στο κτίριο του ΚΕΓΕ Καλαμπάκας, στο Οικοδομικό Τετράγωνο 189.** Το ΚΕΓΕ Καλαμπάκας κατέχει ολόκληρο το Οικοδομικό Τετράγωνο 189, σε έκταση 5082,80 τ.μ.. Το κτιριακό συγκρότημα αποτελείται από ένα ισόγειο κτίριο επιφάνειας 863,59 τ.μ. κι ένα βοηθητικό ισόγειο κτίριο επιφάνειας 85,59 τ.μ. Ο γενικός στόχος είναι η δημιουργία ενός "διοικητικού" επικέντρου (cluster) στο χώρο του ΚΕΓΕ μεταφέροντας και στεγάζοντας εκεί όλη τη διοίκηση και τις υπηρεσίες του Δήμου. Φυσικά το κεντρικό κτίριο του Δημαρχείου, το οποίο είναι στην Πλατεία Δημαρχείου μπορεί να παραμείνει παράλληλα σε λειτουργία, έχοντας κάποιες δραστηριότητες

όπως πολιτικοί γάμοι ή στεγάζοντας ένα παράρτημα του ΚΕΠ, για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών στην πόλη. Η διαδικασία μεταφοράς της Διοίκησης στο ΚΕΓΕ επί του πρακτέος έχει τριπλά οφέλη: α) η συγκέντρωση των υπηρεσιών στο ίδιο μέρος διευκολύνει λειτουργικά τους πολίτες εξοικονομώντας χρόνο β) η δημιουργία του διοικητικού cluster θα δώσει αέρα αναβάθμισης στην περιοχή και θα την αναπτύξει, η οποία περιοχή παρουσιάζει εξωαστική-αγροτική ταυτότητα και γ) η εξοικονόμηση χρημάτων από την ενοικίαση για τη υφιστάμενη στέγαση των Υπηρεσιών του Δήμου. Η ιδέα του διοικητικού επικέντρου εστιάζεται στη δυναμική και το ρόλο που έχουν παίζουν πλέον στον αστικό σχεδιασμό και ανάπτυξη, οι χωρικές συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων.

**ε) Δημιουργία Κεντρικού Σταθμού Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στο Οικοδομικό Τετράγωνο 179 στο χώρο του Ο.Σ.Ε.** Προτείνεται η μεταφορά του Σταθμού των Λεωφορείων του ΚΤΕΛ Καλαμπάκας, με στέγαση σε μία εκ των αιθουσών του Ο.Σ.Ε. για το χώρο έκδοσης εισητηρίων και αναμονής των επιβατών, αλλά και χρήση μέρους του υπαίθριου χώρου για τη στάθμευση των λεωφορείων. Το μέρος είναι ιδανικό καθώς βρίσκεται επί της οδού Πίνδου (Εθνική Οδό Τρικάλων Ιωαννίνων) εξυπηρετώντας έτσι και τη διέλευση των υπεραστικών λεωφορείων. Στον συγκεκριμένο χώρο προτείνεται επιπλέον η επέκταση του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στον υπόλοιπο χώρο του Οικοδομικού Τετραγώνου που είναι αδιαμόρφωτος. Στο χώρο αυτό προτείνεται η δημιουργία αφετηρίας ενός τοπικού μικρού λεωφορείου, που θα εκτελεί κυκλική πορεία, περνώντας από το Διοικητικό Κέντρο, θα συνεχίζει από την οδό Σύρου, θα εισέρχεται από την οδό Τρικάλων και θα καταλήγει στην αφετηρία από την οδό Ιωαννίνων και Μετεώρων. Η χρήση του λεωφορείου μπορεί να γίνεται είτε δωρεάν είτε με αντίτιμο. Στο όλο εγχείρημα θα προβλέπεται και η αισθητική αναβάθμιση του υπαίθριου χώρου του Οικοδομικού Τετραγώνου καθώς και αναβάθμιση των όψεων των παλιών κτιρίων του Ο.Σ.Ε.

**στ) Χάραξη και ανάπτυξη του Κοινόχρηστου Χώρου 217.** Ο χώρος προβλέπεται πλατεία (Πλατεία Σβάμπαχ). Προτείνεται μια απλή μορφή ανάπτυξης με αστική επίπλωση και φωτισμός, αφού σε κοντινή απόσταση υπάρχει θα υπάρχει το Πάρκο του Ο.Τ. 187 ως ολοκληρωμένος και εξοπλισμένος κοινόχρηστος χώρος.

**ζ) Χάραξη του Κοινόχρηστου Χώρου 131 και δημιουργία χώρου στάθμευσης.** Από το σημείο αυτό θα μπορεί ο επισκέπτης να εισέρχεται στο κέντρο της πολης από τον πεζοδρομημένο δρόμο ηπίας κυκλοφορίας Κ. Οικονόμου.

**η) Ανάπλαση του Κοινόχρηστου Χώρου 130,** με αναβάθμιση της παιδικής χαράς η οποία υφίσταται.

**θ) Τοποθέτηση φωτιστικών, σε όλη την περιοχή,** αποτρέποντας την αίσθηση ανασφάλειας όσον αφορά την κυκλοφορία των πεζών.

**ι) Χάραξη του Κοινόχρηστου Χώρου 162Κ.** Η έκταση των 4.000 τ.μ. προβλέπεται να κατατμηθεί και να δημιουργηθεί παιδική χαρά, ένα σχολικός λαχανόκηπος για τη χρήση από τους μαθητές του Δημοτικού σχολείου που βρίσκεται απέναντι από το παρόν οικόπεδο καθώς και ο σχεδιασμός αστικού λαχανόκηπου στην λοιπή έκταση.

**κ) Δημιουργία Σχολικών Ζωνών στο Οικοδομικό Τετράγωνο 163** επί των οδών Αγίου Κωνσταντίνου κ Ελένης και Αλ. Αλεξίου.

**λ) Ανάδειξη του Υπαίθριου Θεάτρου,** με την διοργάνωση εκδηλώσεων.

**μ) Ανάπλαση του Κοινόχρηστου Χώρου 176Κ,** με μια απλές μορφές επέμβασης όπως φυτεύσεις και τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων, μετατρέποντάς το σε ένα πάρκο γειτονιάς.

### Στρατηγική Γενικών Παρεμβάσεων / Μέτρα

- ☐ Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση
- ☐ Βελτίωση προσβασιμότητας
- ☐ Χάραξη & ανακατασκευή οδικού δικτύου και ΚΧ βάσει του σχεδίου πόλεως
- ☐ Λειτουργική εκμετάλλευση των κοινόχρηστων χώρων
- ☐ Αναβάθμιση της αισθητικής των δημόσιων ανοιχτών χώρων
- ☐ Κινητοποίηση τοπικής κοινωνίας

### Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχή 1: Κέντρο Πόλης

#### Υπόμνημα Παρεμβάσεων

Είσοδος Πόλης



Δρόμος Ήπιας  
Κυκλοφορίας (Woonerf)



Υφιστάμενος Δρόμος  
Ήπιας Κυκλοφορίας



Ποδηλατόδρομος



Πεζόδρομος



Parking



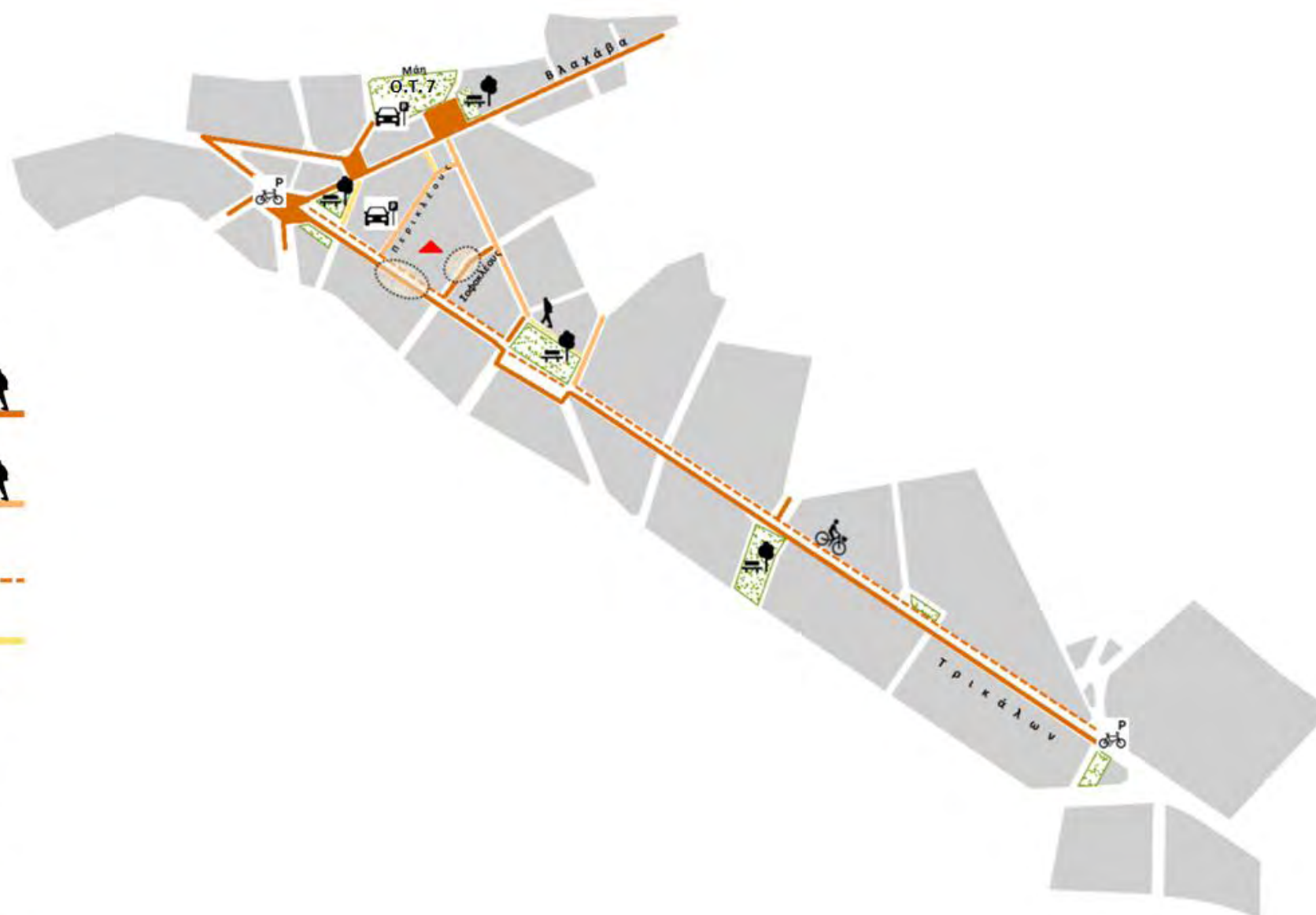
Σταθμός Ενοικίασης  
Ποδηλάτων



Αναπλάσεις Πλατειών / ΚΧ



Σχολική Ζώνη



Χάρτης 4 : Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχής 1

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



### Στρατηγική Γενικών Παρεμβάσεων / Μέτρα

- Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση
- Βελτίωση προσβασιμότητας
- Χάραξη & ανακατασκευή οδικού δικτύου και ΚΧ βάσει του σχεδίου πόλεως
- Λειτουργική εκμετάλλευση των κοινόχρηστων χώρων
- Αναβάθμιση της αισθητικής των δημόσιων ανοιχτών χώρων
- Κινητοποίηση τοπικής κοινωνίας

### Υπόμνημα παρεμβάσεων

Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας	
Υφιστάμενος Δρόμος Πλακοστρωμένος	
Υφιστάμενος ΚΧ / Πλατεία	
ΚΧ βάσει Σχεδίου	
Σχολική Ζώνη	
Αναπλάσεις / Εξοπλισμός ΚΧ	
Μονοπάτι	

### Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχή 2: Παραδοσιακή Γειτονιά



Χάρτης 5 : Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχής 2

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



### Στρατηγική Γενικών Παρεμβάσεων / Μέτρα

- ☐ Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση
- ☐ Βελτίωση προσβασιμότητας
- ☐ Χάραξη & ανακατασκευή οδικού δικτύου και ΚΧ βάσει του σχεδίου πόλεως
- ☐ Λειτουργική εκμετάλλευση των κοινόχρηστων χώρων
- ☐ Αναβάθμιση της αισθητικής των δημόσιων ανοιχτών χώρων
- ☐ Κινητοποίηση τοπικής κοινωνίας

### Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχή 3: Δυτικός παλιός ιστός

#### Υπόμνημα Παρεμβάσεων

Είσοδος Πόλης

Δρόμος Ήπια Κυκλοφορίας

Ποδηλατόδρομος

Πεζόδρομος

ΚΧ Βάσει Σχεδίου

Parking

Αναπλάσεις Πλατειών/ΚΧ

Σχολική Ζώνη

Αστικός Λαχανόκηπος

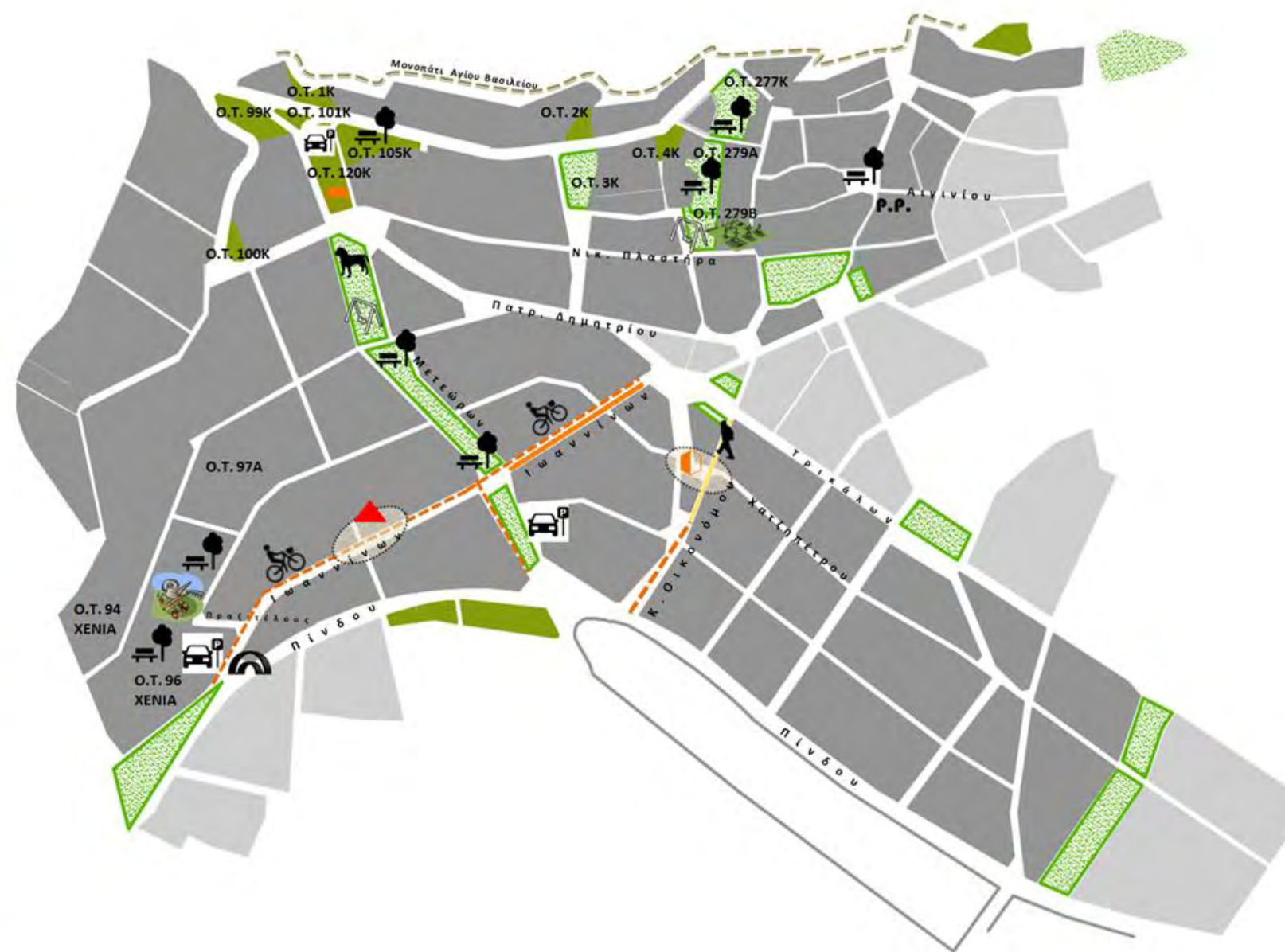
Υπαίθριο Γυμναστήριο

Πάρκο Σκύλων

Παιδική Χαρά

Πάρκο Τσέπης

Μονοπάτι



Χάρτης 6 : Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχής 3

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



### Στρατηγική Γενικών Παρεμβάσεων / Μέτρα

- ☐ Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση
- ☐ Βελτίωση προσβασιμότητας
- ☐ Χάραξη & ανακατασκευή οδικού δικτύου και ΚΧ βάσει του σχεδίου πόλεως
- ☐ Λειτουργική εκμετάλλευση των κοινόχρηστων χώρων
- ☐ Αναβάθμιση της αισθητικής των δημόσιων ανοιχτών χώρων
- ☐ Κινητοποίηση τοπικής κοινωνίας

### Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχή 4: Ανατολικός Παλιός Ιστός

### Υπόμνημα Παρεμβάσεων

Υφιστάμενος ΚΧ/Πλατεία

ΚΧ Βάσει Σχεδίου

Parking

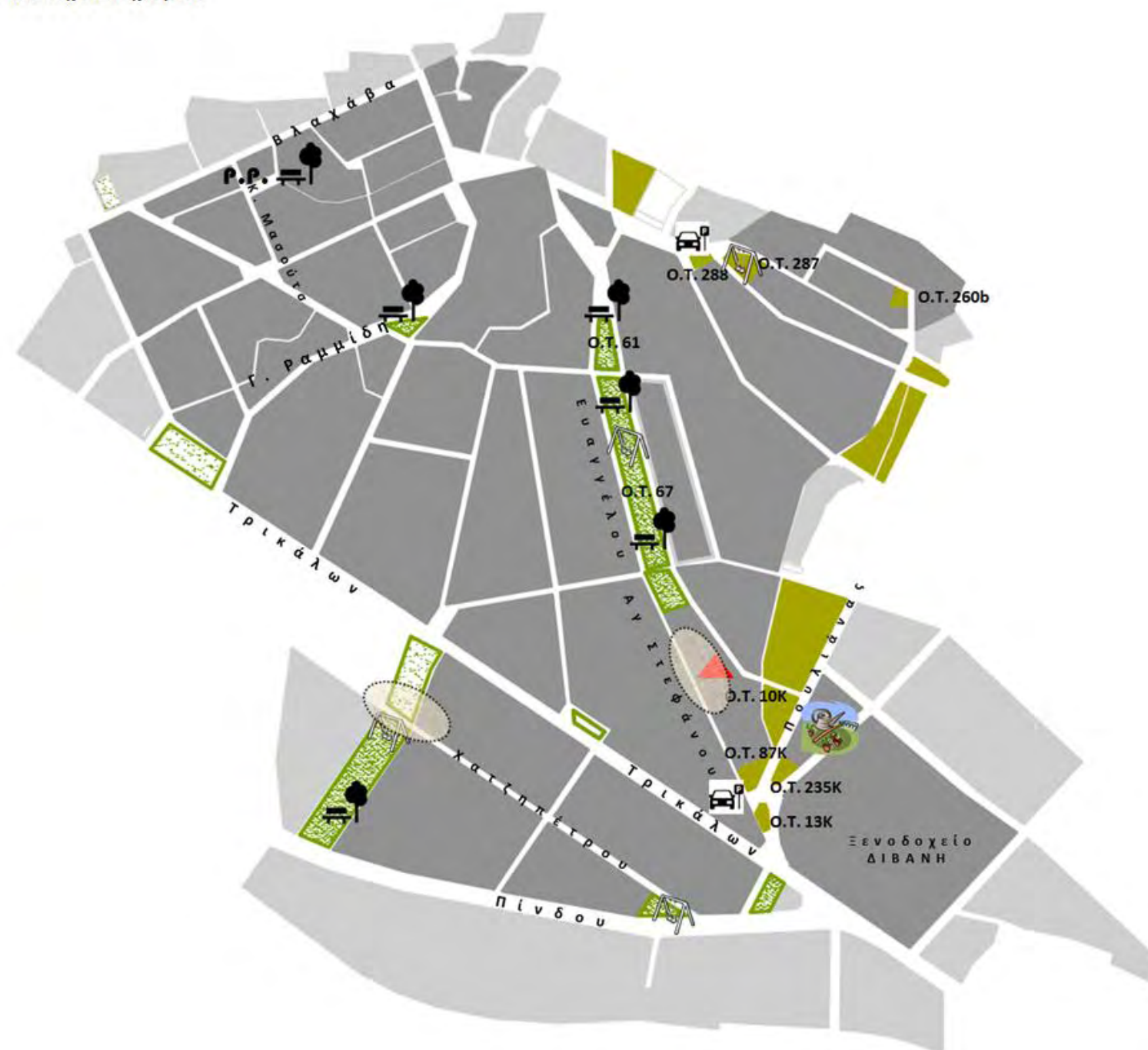
Αναπλάσεις Πλατειών/ΚΧ

Σχολική Ζώνη

Σχολικός Λαχανόκηπος

Παιδική Χαρά

Πάρκο Τσέπης



Χάρτης 7 : Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχής 4

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

### Στρατηγική Γενικών Παρεμβάσεων / Μέτρα

- ☐ Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση
- ☐ Βελτίωση προσβασιμότητας
- ☐ Χάραξη & ανακατασκευή οδικού δικτύου και ΚΧ βάσει του σχεδίου πόλεως
- ☐ Λειτουργική εκμετάλλευση των κοινόχρηστων χώρων
- ☐ Αναβάθμιση της αισθητικής των δημόσιων ανοιχτών χώρων
- ☐ Κινητοποίηση τοπικής κοινωνίας

### Υπόμνημα Παρεμβάσεων

ΚΧ Βάσει Σχεδίου

Parking

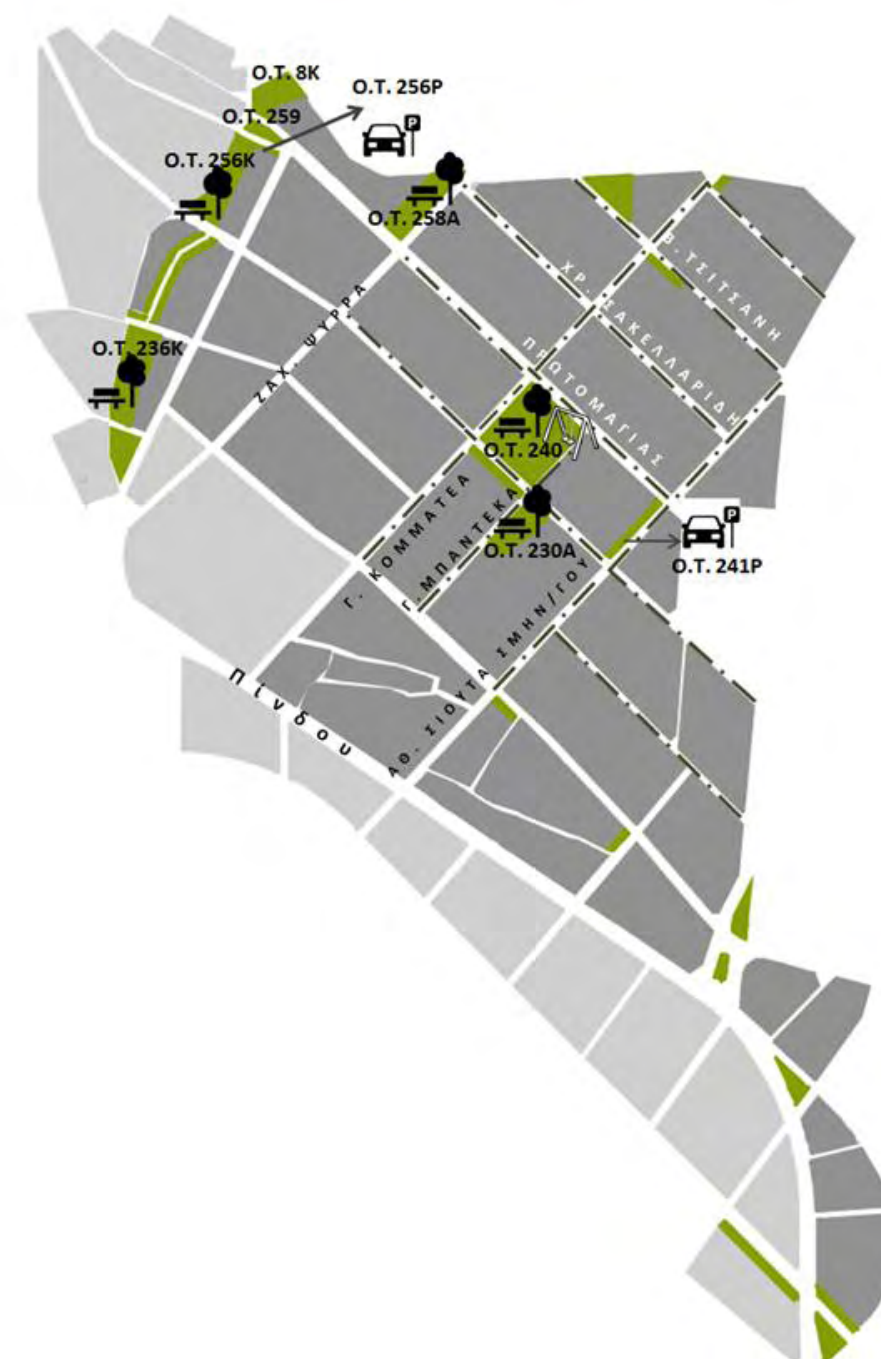
Αναπλάσεις Πλατειών/ΚΧ

Παιδική Χαρά

Ασφαλτόστρωση / Χάραξη  
Οδικού Δικτύου



### Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχή 5: Ανατολική Επέκταση Σχεδίου



Χάρτης 8 : Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχής 5

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



## Υπόμνημα παρεμβάσεων

ΚΧ Βάσει Σχεδίου

- Υφιστάμενος ΚΧ/Πλατεία

Ασφαλτόστρωση/Χάραξη Οδικού Δικτύου

Ποδηλατόδρομος

### Parking

Αναπλάσεις Πλατειών / ΚΧ

Σχολική Ζώνη

Σχολικός/ Αστικός Λαχανόκηπος

Παιδική Χαρά

Διοικητικό Κέντρο

Κέντρο Μ.Μ.Μ.

ΥΠΑΙΘΡΙΟ ΘΕΑΤΡΟ



Χάρτης 9 : Χάρτης Παρεμβάσεων Περιοχής 6

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

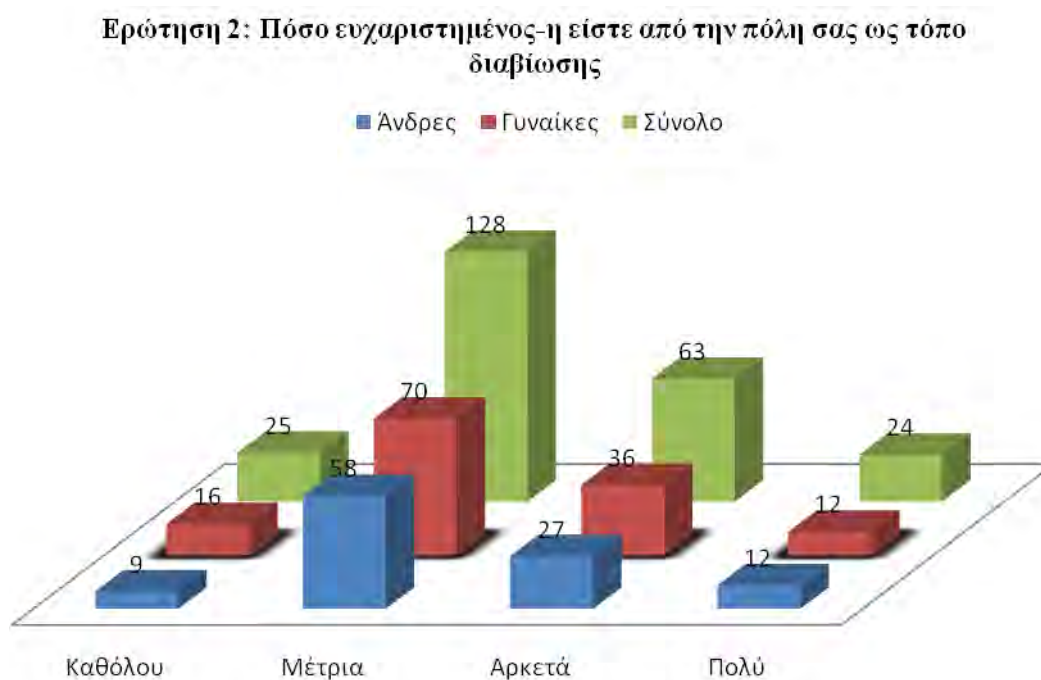
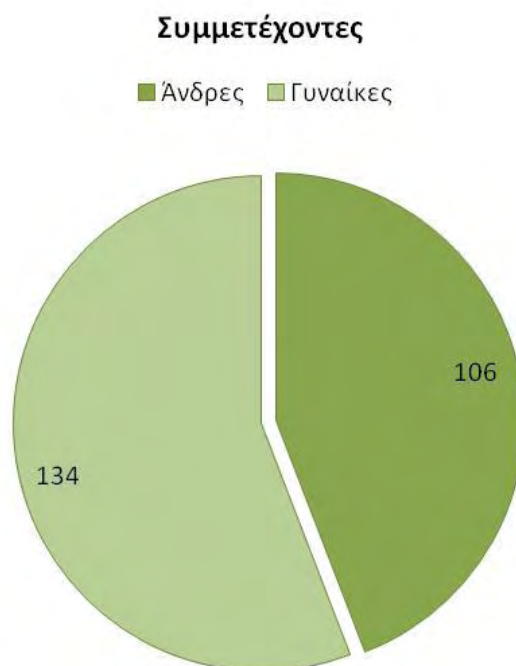
## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΔΕΙΓΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

στα πλαίσια Διπλωματικής Εργασίας με θέμα "Παρεμβάσεις στην Πόλη της Καλαμπάκας με στόχο μια Φιλική και Ενδιαφέρουσα για τον Κάτοικο Πόλη"

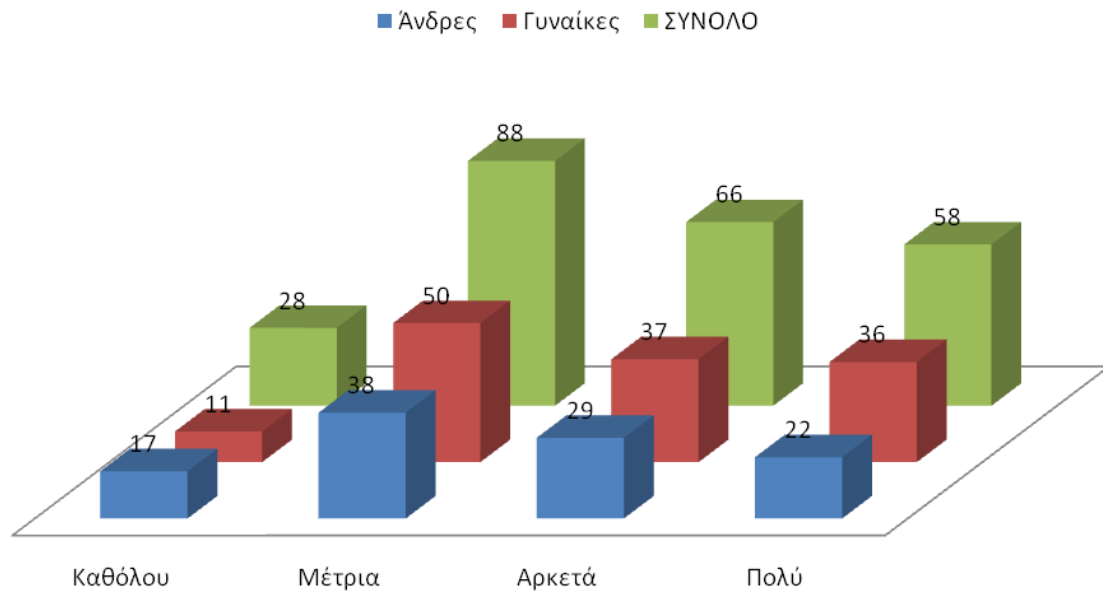
1. Σημειώστε το φύλο σας : Άνδρας ☐ Γυναίκα ☐
2. Πόσο ευχαριστημένος-η είστε από την πόλη σας ως τόπος διαβίωσης?  
Καθόλου ☐ Μέτρια ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐
3. Πόσο ελκυστική θεωρείτε ότι είναι η πόλη σας για τον επισκέπτη?  
Καθόλου ☐ Μέτρια ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐
4. Αξιολογείτε με σειρά προτεραιότητας τα προβλήματα που θεωρείτε ότι πρέπει να λυθούν (1, 2, 3,4)
  - Κυκλοφοριακό ☐
  - Λίγοι δημόσιοι χώροι(π.χ. πάρκα, πεζόδρομοι, ανεπαρκή πεζοδρόμια) ☐
  - Ελλείψεις Υποδομών (π.χ. ύδρευση) ☐
  - Άλλο ☐
5. Κυρίως για τη μετακίνηση σας :  
Είστε πεζός ☐ Χρησιμοποιείτε Ι.Χ. ☐
6. Κάποιος που χρησιμοποιεί κυρίως το αυτοκίνητο το κάνει γιατί:  
Δε θέλει να περπατήσει ☐ Δεν θεωρεί ελκυστικό το περιβάλλον να περπατήσει ☐
7. Ποια έργα πιστεύετε θα βελτιώσουν την πόλη σας ?
  - Έργα Υποδομής (π.χ. ύδρευση) ☐
  - Έργα ανάπτυξης (πεζοδρομήσεις, πλατείες, πράσινο) ☐
  - Άλλο έργο και ποιο? ☐
8. Θα θέλατε να υπάρχει κεντρικός εμπορικός πεζόδρομος στην Καλαμπάκα? Ναι  
Όχι ☐ Εάν όχι ☐
9. Θεωρείτε ότι μπορεί να προσαρμοστεί εύκολα ο κάτοικος της Καλαμπάκας σε αλλαγές?  
Ναι ☐ Όχι ☐

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

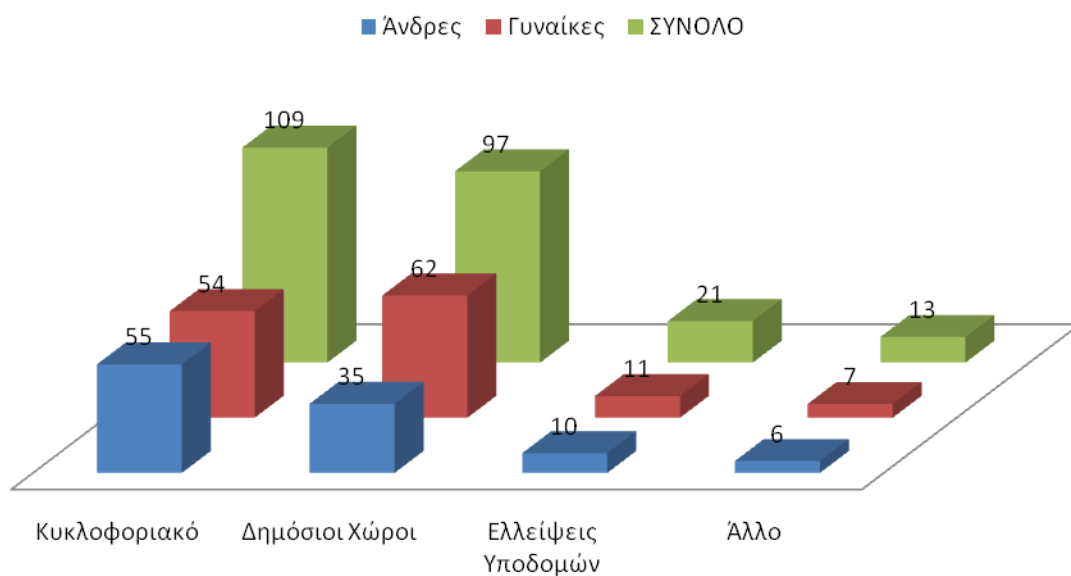




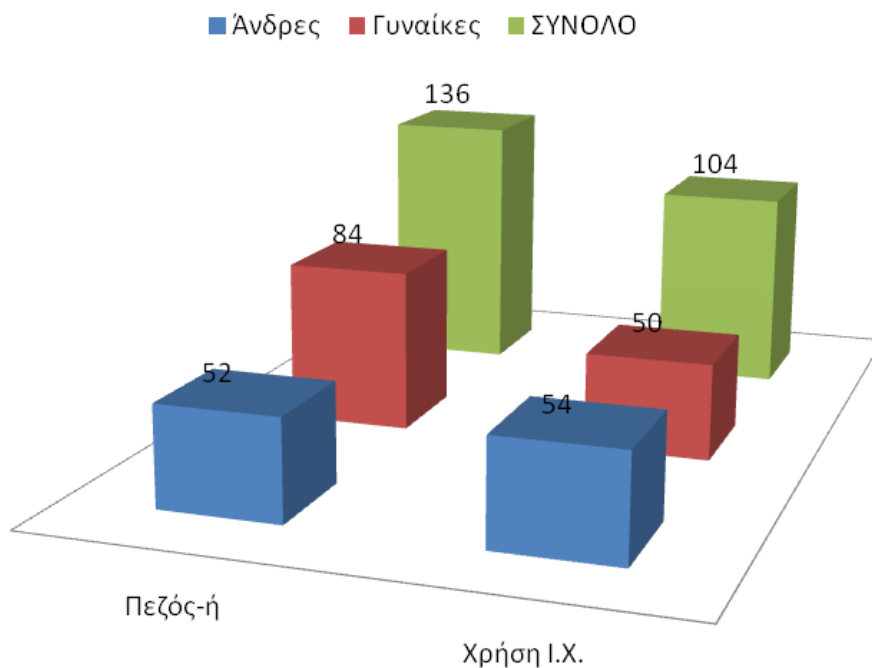
**Ερώτηση 3: Πόσο ελκυστική θεωρείτε ότι είναι η πόλη σας για τον επισκέπτη**



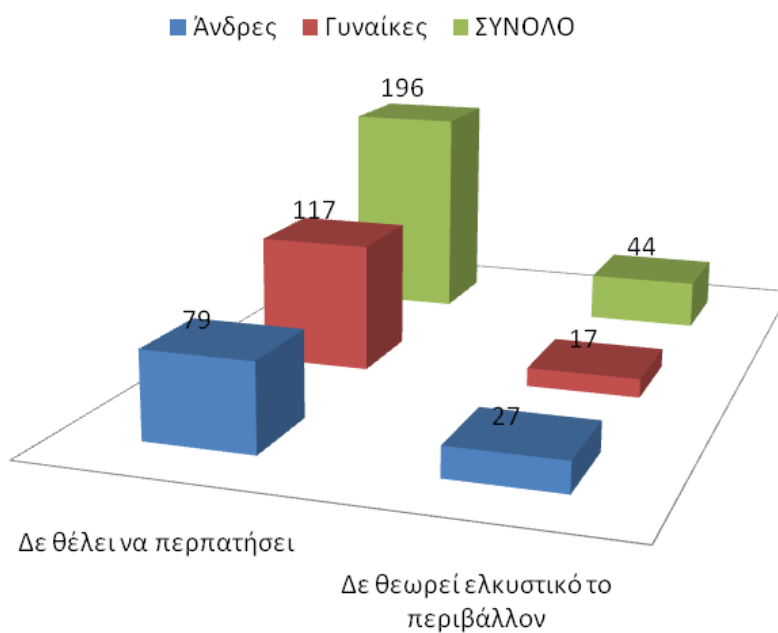
**Ερώτηση 4: Αξιολογείστε τα προβλήματα που θεωρείτε ότι πρέπει να λυθούν**

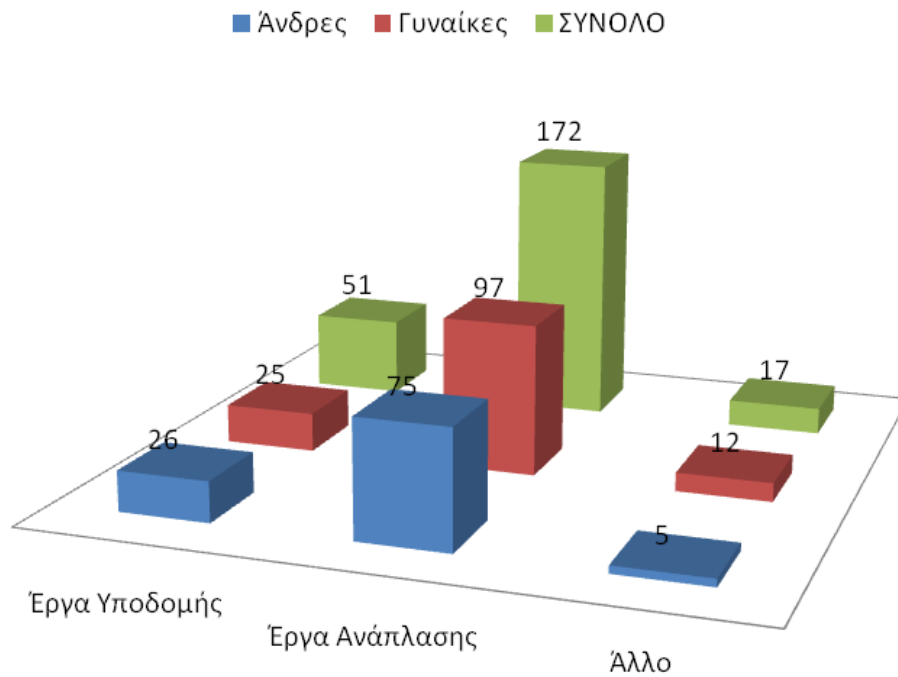
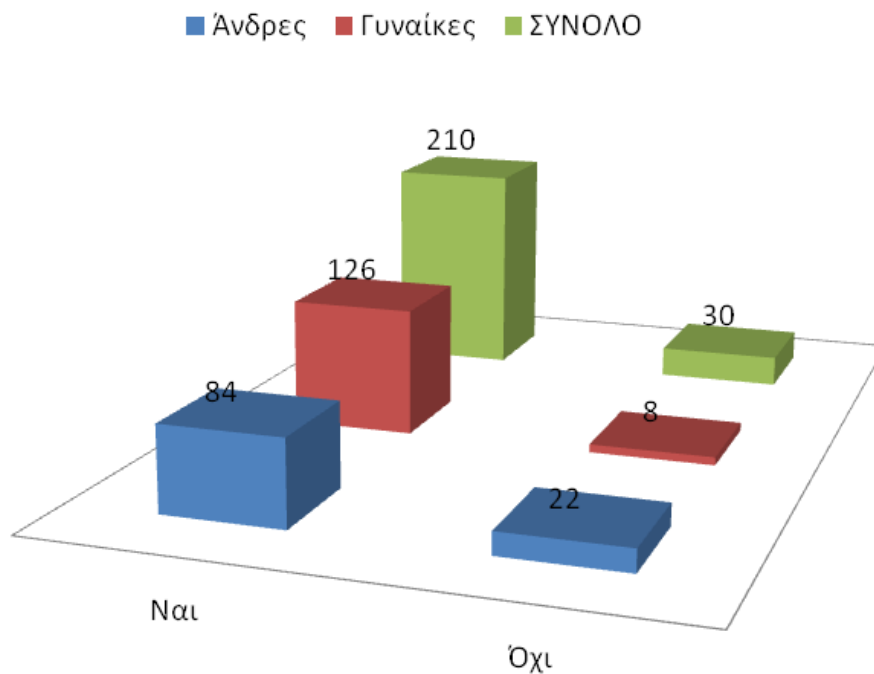


## Ερώτηση 5: Για τη μετακίνησή σας είστε πεζός-ή ή χρησιμοποιείτε Ι.Χ.

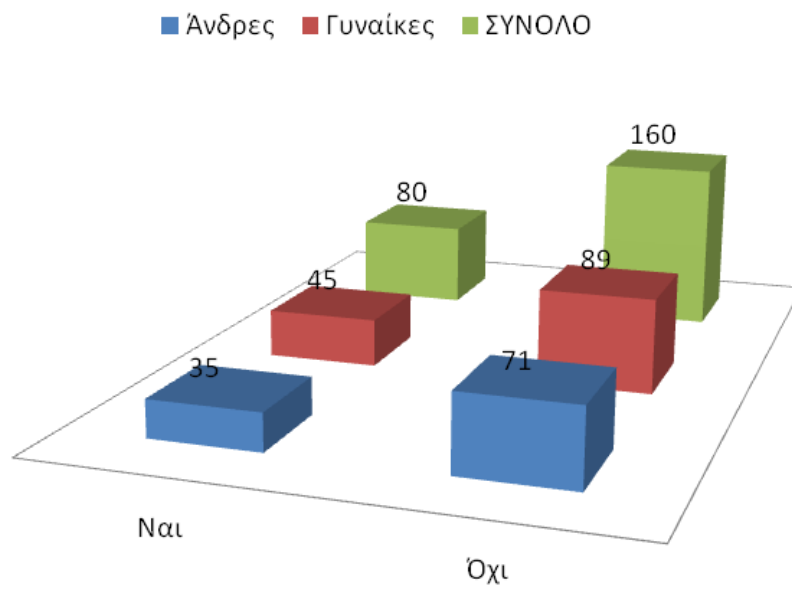


## Ερώτηση 6: Ο λόγος που κάποιος που χρησιμοποιεί το Ι.Χ.



**Ερώτηση 7: Ποια έργα πιστεύετε ότι θα βελτιώσουν την πόλη σας****Ερώτηση 8: Θα θέλατε να υπάρχει κεντρικός πεζόδρομος**

**Ερώτηση 9: Θεωρείτε ότι μπορεί να προσαρμοστεί εύκολα ο κάτοικος της  
Καλαμπάκας**



**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ***ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ*

1. Ανανιάδου – Τζημοπούλου Μ., (1997): Αρχιτεκτονική Τοπίου, Σχεδιασμός αστικών χώρων, α' τόμος. Εκδόσεις: Ζήτη, Θεσσαλονίκη
2. Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ. Πιτσιάβα - Λατινοπούλου Μ., (2007), «*Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη*», Αθήνα, εκδόσεις Κριτική.
3. Αραβαντινός Α., (1997), «*Μελέτες πολεοδομικής διάταξης- σύνθεση αστικού χώρου*» στο «*Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*», (Αραβαντινος, επιμ.), Αθήνα, εκδόσεις Συμμετρία, σ.σ. 187-210, σ.196-197.
4. Αραβαντινός Α. (1998/2007) Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου, Αθήνα: Συμμετρία
5. Βασενχοβεν Λ., (1995), «*Αστικές αναπλάσεις σε μια σύγχρονη μεγαλούπολη*» στο «*Κείμενα στη θεωρία και στην εφαρμογή του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού*», (Γεωργούλης Δ., επιμ.), Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση, σ.σ. 375-401, σ. 376
6. Βλαστός Α., (1997), «*Κυκλοφοριακός σχεδιασμός προς τη βιώσιμη πόλη*» στο «*Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*», (Αραβαντινός Α., επιμ.), Αθήνα, εκδόσεις Συμμετρία, σ.σ. 401-474, σ.σ. 453-454
7. Γοσποδίνη, Α. (2009), 'Αστικός Σχεδιασμός. Προκλήσεις και Νέοι Ορίζοντες', στο 25 Κείμενα για το Σχεδιασμό, τις Πόλεις και την Ανάπτυξη, συλλογικός τόμος για τα 20 χρόνια λειτουργίας του Τμήματος Μηχ. Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφ. Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, σσ.215-240.
8. Δέφνερ Α., (2012), *Δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου και βιώσιμη αστική ανάπτυξη*. Διδακτικές σημειώσεις ΠΜΣ. ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
9. Δράγκος Ι. (1998): Χωροταξία και αστικός προγραμματισμός. Διδακτικές σημειώσεις, Τμήμα Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ.
10. Ευφραιμίδου, Ε., & Ιορδανόπουλος, Π. (2010). Αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας σε αστικές περιοχές: Η περίπτωση της

- Θέρμης. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη. Διαθέσιμο σε: [http://library.tee.gr/digital/techr/2010/techr\\_2010\\_6\\_253.pdf](http://library.tee.gr/digital/techr/2010/techr_2010_6_253.pdf)
11. Ζήβας Δ., Τραυλός Ι., Μάνδικας Π., Λαμπήρη-Δημάκη Ι., Τζίκα-Χατζοπούλου Α., Παππάς Π. (1977), "Μελέτη παλαιάς πόλεως των Αθηνών. Το παρόν και το μέλλον της Πλάκας", ερευνητικό έργο, επιστ. υπεύθυνος: Ζήβας Δ., Αθήνα: Υπουργείο Δημοσίων Έργων
  12. Καρυώτη Μ., (2009): Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός των Πόλεων, Η περίπτωση της Πόλης του Βόλου, διπλωματική εργασία, επιβλέπων: Γοσποδίνη Α. και Κούγκολος Α., Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος
  13. Κοκολάκη, Χ. (2008): «Η συμβολή των ιδιωτικών ακάλυπτων χώρων στην βελτίωση του μικροκλίματος. Μελέτη Περίπτωσης: Παλιά Πόλη Ηρακλείου Κρήτης», Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα
  14. Κουσιδώνης, Χ. (2002). Κοινόχρηστοι χώροι του οικισμού: Η όσμωση των χρήσεων και η ευελιξία στο σχεδιασμό. Τεχνικά Χρονικά Επιστημονικές Εκδόσεις Τ.Ε.Ε. 1-2:35-47.
  15. Λουκόπουλος Δ., (2005) «Περιβαλλοντικές και κοινωνικές παράμετροι σχεδιασμού αστικών – δημόσιων υπαίθριων χώρων – ανάλυση εφαρμογών», Συνέδριο Αρχιτεκτονική Τοπίου, Θεσσαλονίκη, Τόμος IV, Εκδόσεις Ζήση, σελ. 215-223
  16. Μαρκουλάκη Σ., (2013) "Οικογειτονιές - πράσινες γειτονιές : επιχειρησιακή εφαρμογή της βιώσιμης ανάπτυξης στο χώρο και πράσινη αξία", Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών
  17. Μακρυγιάννη Μ., (2017) "*Ιστορικό Κεντρο Λαρίσας: τεκμηρίωση και προτασεις αστικής αναπλασης*", Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος
  18. Παπαγεωργίου-Βενετάς Αλ. (2004) Το Στίγμα ενός Αθηναιοδίκου, Αθήνα: Ωκεανίδα.
  19. Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ., Μπάσμπας, Σ., & Ζαχαράκη, Ε. (2007). Βιώσιμες οδικές μεταφορές του μέλλοντος: υποδομή, όχημα. Θεσσαλονίκη. Διαθέσιμο σε: [http://www.spoudmet.civil.upatras.gr/2007/pdf/03\\_02.pdf](http://www.spoudmet.civil.upatras.gr/2007/pdf/03_02.pdf) (Ανακτήθηκε 13/1/2017).

20. Πουρναρά Σ., (2013), Αστικοί Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών, Αρχιτεκτονική-Σχεδιασμός του Χώρου, Αθήνα
21. Σεκλιζιώτης Σταμάτης, Σεκλιζιώτης Λάμπρος (2018), *Τα Πάρκα Τσέπης (Pocket Parks) στον Αστικό Χώρο*.  
 Διαθέσιμο σε: <https://ideopigi.blogspot.gr/2017/10/t-pocket-parks.html>  
 (Ανακτήθηκε 29/03/2018)
22. Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., (1995), «*Αστικές Αναπλάσεις: Πολεοδομία, Δίκαιο, Κοινωνιολογία*», Αθήνα, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, σ. 23-24
23. Τζώρτζη, Τ & Σαρίκου, Σ. (2006): «Ενοποίηση και Σχεδιασμός Μικρών Αστικών Χώρων με Βιοκλιματικές Συνθήκες», Πρακτικά 8ου Εθνικού Συνεδρίου για τις Ήπιες Μορφές Ενέργειας, Θεσσαλονίκη
24. Τρατσέλα, Μ., (2012). 'Βιώσιμα αστικά τοπία και σύγχρονη ελληνική πόλη. Η συμβολή της Αρχιτεκτονικής Τοπίου', *greekarchitects.gr*, μόνιμη στήλη 'Τοπία', δημοσίευση στις 09-04-2012, <http://www.greekarchitects.gr/gr/τοπια/βιώσιμα-αστικά-τοπία-και-σύγχρονη-ελληνική-πόλη-η-συμβολή-της-αρχιτεκτονικής-τοπίου-id5601> πρόσβαση στις 02-05-2018.
25. Τροβά, (2016), *Πράσινος σχεδιασμός και ανασχεδιασμός αστικών περιοχών*. Διδακτικές σημειώσεις, ΠΜΣ. ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
26. ΥΠΕΚΑ (Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής). (2010). Διερεύνηση της δυνατότητας αποκλειστικής χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από δημόσιες συγκοινωνίες. Αθήνα
27. Φίλη Ν., (2015), *Η ανάπλαση των ακάλυπτων των οικοδομικών τετραγώνων ως εργαλείο βελτίωσης του ιστού της πόλης*, Πολυτεχνείο Κρήτης
28. Φραντζεσκάκης Ι., Πιτσιάβα - Λατινοπούλου Μ., Τσαμπούλας Δ., (1997), «*Διαχείριση κυκλοφορίας*», Αθήνα, εκδόσεις Παπασωτηρίου, σ. 189
29. Χαραλάμπους Φ, (2017), *Η αστική γεωργία ως εργαλείο για τον αειφόρο σχεδιασμό του αστικού τοπίου και η σύνδεση της με την εκπαιδευτική διαδικασία*. Πρόταση εφαρμογής Συνεχούς Παραγωγικού Αστικού Τοπίου στην Καλαμαριά, Θεσσαλονίκη, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα



Αρχιτεκτόνων μηχανικών-γεωπονική σχολή , Διατμηματικό πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών , Αρχιτεκτονική τοπίου

### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

1. Davidson, G. McGuinness, D., Greenhalgh, P., Braidford, P. & Robinson, F. (2013). It'll get worse before it gets better: Local experiences of living in a regeneration area. *Journal of Urban Regeneration and Renewal*. Vol. 7, Iss. 1, pp. 59-70, ISSN 1752-9638. Διαθέσιμο στο: <http://nrl.northumbria.ac.uk/14549/> [Πρόσβαση: 31/5/2016]
2. European Commission, DG Environment. (2004). Reclaiming city streets for people Chaos or quality of life? Brussels.
3. FAO (2010). A NEW deal FOR school gardens.
4. FHWA (Federal Highway Administration). (1994). Traffic calming, Auto-restricted zones and other traffic management techniques-Their effects on bicycling and pedestrians. Washington.
5. FMECD (Federal Ministry for Economic Cooperation and Development). (2005). Car-Free Development. Germany: Gtz.
6. Garnett, T. (1996) Growing Food in Cities. Λονδίνο: National Food Alliance.
7. Gerlach, J., Methorst, R., Boenke, D., & Leven, J. (2017). *Sense andnonsense about Shared Space*. Rotterdam. Διαθέσιμο σε: [https://www.researchgate.net/publication/228450861\\_Sense\\_and\\_nonsense\\_about\\_Shared\\_Space-For\\_an\\_objective\\_view\\_of\\_a\\_popular\\_planning\\_concept](https://www.researchgate.net/publication/228450861_Sense_and_nonsense_about_Shared_Space-For_an_objective_view_of_a_popular_planning_concept) (Ανακτήθηκε13/1/2017).
8. Golden, S. (2013) Urban Agriculture Impacts: Social, Health, and Economic A Literature Review. Καλιφόρνια: University of California, Agriculture and Natural Resources
9. Gospodini, A. (2001), 'Urban Design, Urban Space Morphology, Urban Tourism; An emerging new paradigm concerning their relationship', *European Planning Studies*, 9(7): 925-935.
10. Hodgson K., Campbell M., Bailkey M., 2011, "Investing in Healthy, Sustainable Placesthrough Urban Agriculture"
11. ITE. (1999). Traffic Calming State of the Practice. USA: ITE. Διαθέσιμο σε: <http://safety.fhwa.dot.gov/saferjourney/library/pdf/toolsintro.pdf>

12. Lefebvre, H. (2007) *Το δικαίωμα στην πόλη*. Αθήνα: Κουκκίδα.
13. Lionatou, M., (1999). ‘Greening Strategies on urban planning: A comparison between the case-study of Glasgow and the proposed landscape strategies in Athens and Thessaloniki’, Dissertation Thesis, University of Sheffield
14. PROMPT (New means to promote pedestrian traffic in cities). (2003). WP7: Solutions Report (Part 3)
15. Stepan, O. & Rotaru, I. (2001). Transport Learning. Bucharest: [χ.ε.]. Διαθέσιμο σε: <http://transportlearning.net/>
16. Thom M., 2006, “Cultivating connections: The Urban Agriculture Movement”
17. VALDIEU Catherine Charlot , OUTREQUIN Philippe, (2003), « HQE²R: Towards a methodology for sustainable neighbourhood regeneration », Brochure HQE²R n°1, Μάιος 2003
18. Viljoen A., Bohn K., & Howe J. (2005) Continuous Productive Urban Landscapes: Designing Urban Agriculture for sustainable cities. Οξφόρδη: Architectural Press